



**T.C. SANAYİ VE  
TEKNOLOJİ BAKANLIĞI**



**BAKKA**  
BATI KARADENİZ KALKINMA AJANSI  
WESTERN BLACK SEA DEVELOPMENT AGENCY



# TR81 BATI KARADENİZ BÖLGESİ ENDÜSTRİ MİRASI ÖGELERİNİN ARAŞTIRILMASI








**T.C. SANAYİ VE  
TEKNOLOJİ BAKANLIĞI**




# TR81 BATI KARADENİZ BÖLGESİ ENDÜSTRİ MİRASI ÖGELERİNİN ARAŞTIRILMASI

## BATI KARADENİZ KALKINMA AJANSI

Güney Mah Zonguldak Yolu Cad.  
No:36 67600 Kozlu/Zonguldak

 +90 (372) 257 74 70

 +90 (372) 257 74 72

 bilgi@bakka.gov.tr

**Mayıs 2021, Zonguldak**

ISBN: 978-605-70403-0-5

Sayfa Sayısı: 247

Yayın Ebatı: 210x297 mm

Yayın Kodu: TR81/DOK/SEK/2021/001

Bu yayın dijital olarak basılmıştır.

## TR81 BATI KARADENİZ BÖLGESİ ENDÜSTRİ MİRASI ÖGELERİNİN ARAŞTIRILMASI

### Yayın Sahibi

Batı Karadeniz Kalkınma Ajansı

Bu raporun tüm hakları Batı Karadeniz Kalkınma Ajansına aittir. Yayın içeriğinin kısmen ya da tamamen yayımlanması ve çoğaltılması fikri mülkiyet hukukuna tabidir. Kaynak gösterilmek kaydı ile Batı Karadeniz Kalkınma Ajansı yayınları üçüncü kişilerce kullanılabilir.

# İÇİNDEKİLER

İÇİNDEKİLER .....	3
FOTOĞRAFLAR LİSTESİ .....	5
ŞEKİLLER LİSTESİ .....	8
TABLolar LİSTESİ .....	8
KISALTMALAR .....	9
YÖNETİCİ ÖZETİ .....	12
EXECUTIVE SUMMARY .....	16
GİRİŞ .....	21
1. ENDÜSTRİ MİRASI ÖGELERİNİN ARAŞTIRILMASI .....	24
1.1. Amaç .....	24
1.2. Kapsam .....	25
1.3. Sınırlar .....	27
1.4. Yöntem .....	28
2. HAZIRLIK ÇALIŞMALARI .....	32
2.1. Derinlemesine Görüşmeler .....	32
2.2.1. Odak Grup Toplantıları .....	37
2.2.2. Seminerler .....	39
2.3. Saha Ziyaretleri .....	41
2.4. Fotoğraf Yarışması .....	42
3. ENVANTER ÇALIŞMALARI .....	46
3.1. Endüstri Mirası Kavramı .....	46
3.2. Düünden Bugüne Endüstri Mirası .....	47
3.2.1. Anadolu'da Endüstri Mirası Tarihi; Osmanlı Devleti ve Türkiye Cumhuriyeti'nde Sanayileşme .....	53
3.3. Endüstri Mirasının Korunmasına Yönelik Yaklaşımlar ve Dünyadan Koruma Örnekleri .....	65
3.3.1. Eski Endüstri Yapılarını Korumanın Uluslararası Boyut Kazanması .....	65
3.3.2. Türkiye'de Endüstri Mirasının Korunması .....	67
3.3.3. Uluslararası Örgütler .....	69
3.3.4. Dünyadan Koruma Örnekleri .....	81
3.4. TR81 Bölgesinde Endüstri Mirası .....	88
3.4.1. Bölge Endüstri Mirası Tarihi .....	89
3.4.1.1. Kömür Sanayinin Merkezi Zonguldak .....	89
3.4.1.2. Fabrikalar Kuran Kent Karabük .....	104

3.4.1.3. Ormancılık, Ahşap Yat ve Tekne ile Kömür Arasında Bartın ve Çevresi . . . . .	116
3.4.1.4. Maden İşçileri . . . . .	122
3.4.1.5. Büyük Madenci Yürüyüşü. . . . .	126
3.4.1.6. İşçilerin Konut Sorunu, Beslenme ve Temizlik Meselesi . . . . .	129
3.4.1.7. İş Kazaları ve İş Güvenliği. . . . .	131
3.4.1.8. Bölgede Spor Faaliyetleri . . . . .	134
3.4.1.9. Uzunmehmet Göğüs ve Meslek Hastalıkları Hastanesi . . . . .	135
3.4.1.10. EKİ Radyosu . . . . .	136
3.4.2. Kronoloji . . . . .	137
3.4.3. Endüstri Mirası Ögeleri, Alan ve Sitler . . . . .	138
3.4.4. Envanter Fişi . . . . .	178
3.4.5. Endüstri Mirasına Yönelik Kaynaklar. . . . .	180
3.4.6. Mevcut ve Planlanan Projeler . . . . .	184
4. PROJE ÖNERİLERİ . . . . .	196
4.1.1. Koruma Projeleri . . . . .	196
4.1.2. Kentsel Tasarım Projeleri . . . . .	201
4.1.3. Ulaşım Projeleri . . . . .	205
4.1.4. Eğitim Projeleri . . . . .	206
4.1.5. Markalaşma Projeleri . . . . .	209
4.2. Endüstri Turizminin Geliştirilmesi. . . . .	210
4.2.1. Rota ve Tur Tasarımları. . . . .	210
4.2.2. Mevcut Endüstri Mirası Rotaları. . . . .	212
4.3. Pazarlama . . . . .	218
4.4. Eylem Planı. . . . .	222
4.5. Teknik Gezi ve İnceleme Ziyareti Önerisi . . . . .	228
5. DEĞERLENDİRME, SONUÇ ve ÖNERİLER . . . . .	232
KAYNAKÇA . . . . .	236
Ek 1 Derinlemesine Görüşmeler . . . . .	252
Ek 2 Saha Gezileri . . . . .	256
Ek 3 Fotoğraf Yarışması . . . . .	266
Ek 4 Envanter Fişleri. . . . .	273

# FOTOĞRAFLAR LİSTESİ

Fotoğraf 1. Ford fabrikasında üretim bandıyla ilk kez üretim .....	49
Fotoğraf 2. İstanbul-Hicaz Demiryolu'nun başlangıcı, Haydarpaşa Tren İstasyonu .....	51
Fotoğraf 3. Feshane-i Amire .....	54
Fotoğraf 4. Sergi-i Umumi-i Osmanî Fuar Binası, İstanbul, 1863 .....	56
Fotoğraf 5. Paris 1855 Sergisinde Kadıköy Boğası .....	57
Fotoğraf 6. İzmir İktisat Kongresi, 1923 .....	59
Fotoğraf 7. Karabük Demir Çelik fabrikasında üretilen Türkiye'nin ilk demir ignotu .....	62
Fotoğraf 8. 24 Ocak 1980 kararlarını takip eden günlerde gazete manşeti .....	63
Fotoğraf 9. 1934'te açılan SEKA İzmit fabrikası .....	64
Fotoğraf 10. Santral İstanbul Enerji Müzesi .....	78
Fotoğraf 11. İstanbul Havacılık Müzesi .....	79
Fotoğraf 12. Rahmi Koç Endüstri Müzesi .....	79
Fotoğraf 13. Seka Kağıt Müzesi ve Kocaeli Bilim Merkezi .....	80
Fotoğraf 14. Katalonya Bilim ve Teknoloji Müzesi .....	82
Fotoğraf 15. Katalonya Bilim ve Teknoloji Müzesi .....	82
Fotoğraf 16. Viyana Gazometreleri .....	83
Fotoğraf 17. Viyana'da Gazometrelere yapılan modern ek .....	83
Fotoğraf 18. Londra Liman Alanları önce .....	84
Fotoğraf 19. Londra Liman Alanları sonra .....	84
Fotoğraf 20. Landschaftspark Duisburg-Nord (Kuzey Duisburg Peyzaj Parkı) .....	86
Fotoğraf 21. Zeche Zollverein Ruhr Bölge Müzesi .....	86
Fotoğraf 22. Ruhr Müzesini ziyaret eden konuklar .....	87
Fotoğraf 23. Zeche Zollverein içerisindeki, ofis, konut ve sergi alanlarına dönüştürülen kok fabrikası .....	87
Fotoğraf 24. Hazine-i Hassa'ya ait bir maden. ....	91
Fotoğraf 25. Ereğli limanındaki inşa edilen yükleme vinci, kartpostal .....	92
Fotoğraf 26. Ereğli Şirketi'nin Üzülmez Madenlerinde yenilediği havai hatlar .....	93
Fotoğraf 27. 1932 yılında genişletilen Zonguldak Limanı .....	94
Fotoğraf 28. Maden ocağında havalı matkapla kömür dekupe eden maden işçileri .....	95
Fotoğraf 29. Gelik Lavuarı .....	96
Fotoğraf 30. Osmanlı Ereğli Kömür Şirketi. Kerpiçlik Maden Ocağı'nda çalışan Türk işçiler .....	97
Fotoğraf 31. Karadon Lavuarı 1939 .....	98

Fotoğraf 32. Açılışını İş Bankası'nın kurucusu Celal Bayar'ın yaptığı, kok fabrikası . . . . .	101
Fotoğraf 33. Zonguldak Bölgesi Ön Planı'nın kapağı, 1964 . . . . .	102
Fotoğraf 34. Üzülmaz Kültür Vadisi Mimari Projesi. . . . .	103
Fotoğraf 35. Demir Çelik Fabrikaları'nın temel atma töreni . . . . .	104
Fotoğraf 36. Fabrikanın açılışına dair gazete manşeti . . . . .	105
Fotoğraf 37. Fabrikanın inşaatının ilk yılları . . . . .	107
Fotoğraf 38. 100 Evler İşçi Konutları . . . . .	109
Fotoğraf 39. 1940'larda Yenişehir . . . . .	109
Fotoğraf 40. 1940'larda Yenişehir . . . . .	110
Fotoğraf 41. Yenişehir Sineması . . . . .	111
Fotoğraf 42. Şah Pehlevi ve eşinin ziyareti . . . . .	113
Fotoğraf 43. Sosyal Bina. . . . .	114
Fotoğraf 44. Demir Çelik Lisesi. . . . .	115
Fotoğraf 45. Amasra Limanı . . . . .	116
Fotoğraf 46. Bartın'da gemi inşaatçılığı. . . . .	117
Fotoğraf 47. Bartın ırmağında taşımacılık . . . . .	118
Fotoğraf 48. Maden bacası girişinde işçiler, . . . . .	122
Fotoğraf 49. Mükellefiyet dönemi işçileri . . . . .	124
Fotoğraf 50. Havalı matkapla çalışan işçiler . . . . .	125
Fotoğraf 51. Yürüyüşe başlayan işçiler . . . . .	126
Fotoğraf 52. 4 Ocak günü yolda kurulan barikatlar . . . . .	127
Fotoğraf 53. Yürüyüşe katılan madenci aileleri ve kadınlar . . . . .	128
Fotoğraf 54. 8 Ocak'ta dönüş yolu . . . . .	129
Fotoğraf 55. Tertip Binası'nda havaya zincirlerle asılan işçi kıyafetleri . . . . .	130
Fotoğraf 56. İşletme içi yangın söndürme çalışmaları . . . . .	132
Fotoğraf 57. Lavuar inşaatında çalışan işçiler . . . . .	133
Fotoğraf 58. Kdz Ereğli TTK Armutçuk İşletmesi . . . . .	147
Fotoğraf 59 . Ereğli -Armutçuk Demiryolu üzerinde çalışan buharlı lokomotif . . . . .	148
Fotoğraf 60. Fener (Yayla) Mahallesi . . . . .	150
Fotoğraf 61. Fener (Varagel) Tünelleri . . . . .	151

Fotoğraf 62. Zonguldak Limanı . . . . .	152
Fotoğraf 63. TTK Çaydamar İşletmesi . . . . .	153
Fotoğraf 64. Fevkani Köprüsü . . . . .	154
Fotoğraf 65. Yıkılmadan önce Merkez Lavuarı . . . . .	155
Fotoğraf 66. Üzülmaz'deki eski atölye binası . . . . .	156
Fotoğraf 67. Üzülmaz Kok Bacası . . . . .	157
Fotoğraf 68 TTK Kozlu İşletmesi . . . . .	158
Fotoğraf 69. Çatalağzı Lavuarı . . . . .	160
Fotoğraf 70. Çatalağzı Termik Santrali . . . . .	161
Fotoğraf 71. 2003'te özelleştirilip modernize edilen OYKA (SEKA) Kağıt Fabrikası . . . . .	162
Fotoğraf 72. Filyos Ateş Tuğla Fabrikası . . . . .	163
Fotoğraf 73. Karabük Demir Çelik Fabrikası. . . . .	168
Fotoğraf 74. 1964 yılı Karabük halihazır durumu . . . . .	169
Fotoğraf 75. 1966 Karabük İmar Planı . . . . .	171
Fotoğraf 76. 5000 Evler. . . . .	171
Fotoğraf 77. TTK Amasra İşletmesi . . . . .	174
Fotoğraf 78. Kurucaşile, Çambu . . . . .	175
Fotoğraf 79. Bartın'da bir gemi yapım atölyesi . . . . .	177
Fotoğraf 80. Zonguldak Maden Müzesi. . . . .	184
Fotoğraf 81. Zonguldak Maden Müzesi Eğitim Ocağı . . . . .	185
Fotoğraf 82. Fener Varagel Tünelleri. . . . .	185
Fotoğraf 83. Üzülmaz Kültür Vadisi Projesi . . . . .	186
Fotoğraf 84. Üzülmaz Kültür Vadisi Müze Restorant . . . . .	187
Fotoğraf 85. Rombaki Maden Ocağı . . . . .	188
Fotoğraf 86. Zonguldak - Karabük Demiryolu. . . . .	190
Fotoğraf 87. Zonguldak - Karabük Demiryolu . . . . .	191
Fotoğraf 88. Karaelmas Maden Şehitleri Müzesi. . . . .	192
Fotoğraf 89. Karaelmas Maden Şehitleri Müzesi. . . . .	192
Fotoğraf 90. Ereğli - Kandilli Demiryolu Projesi . . . . .	193

# ŞEKİLLER LİSTESİ

Grafik 1. Batı Karadeniz Endüstri Mirası Kronolojisi .....	137
Şekil 1. İkinci Beş Yıllık Sanayi Planı'nda Yatırımları Gösterir Harita. ....	61
Şekil 2. IBA Emscher Landschaftspark sınırların gösterir, etkinliğe dair harita .....	85
Şekil 3. Zonguldak ve çevresinin jeoloji haritası .....	89
Şekil 4. Yıllara göre kömür üretimi ile nüfus karşılaştırması .....	90
Şekil 5. Zonguldak-Ankara Demiryolu .....	106
Şekil 6. Henri Prost'un Karabük'e dair ilk planı .....	108
Şekil 7. Batı Karadeniz Endüstri Mirası Haritası .....	138
Şekil 8. Zonguldak Endüstri Mirası Haritası .....	139
Şekil 9. Karabük Endüstri Mirası Haritası .....	165
Şekil 10. Bartın Endüstri Mirası Haritası .....	173

# TABLolar LİSTESİ

Tablo 1. ERIH Üyelik Kategori ve Koşulları. ....	76
Tablo 2. Bartın çevresinde keresteçlik işi .....	119
Tablo 3. Zonguldak Endüstri Mirası Envanteri Listesi .....	140
Tablo 4. Zonguldak Endüstri Mirası Envanteri Listesi .....	142
Tablo 5. Zonguldak Endüstri Mirası Envanteri Listesi .....	144
Tablo 6. Zonguldak Endüstri Mirası Envanteri Listesi .....	146
Tablo 7. Karabük Endüstri Mirası Envanteri Listesi. ....	166
Tablo 8. Bartın Endüstri Mirası Envanteri Listesi .....	172
Tablo 9. Endüstri Mirasına Yönelik Kaynaklar Listesi .....	180
Tablo 10. Eylem Planı Stratejileri - Mevcut Endüstri Mirası Öğelerinin Korunması .....	222
Tablo 11. Eylem Planı Stratejileri - Yeniden Kullanılabilirlik, İşlevlendirme ve Rotalama. ....	223
Tablo 12. Eylem Planı Stratejileri - Endüstri Mirası Turizminin Güçlendirilmesi ve Çeşitlendirilmesi .....	225
Tablo 13. Eylem Planı Stratejileri - Bölgede Endüstri Mirası Konusunda Yerel ve Ulusal Bilinçlendirilmenin Sağlanması .....	227



# KISALTMALAR

BAKKA	Batı Karadeniz Kalkınma Ajansı
BEÜ	Zonguldak Bülent Ecevit Üniversitesi
ÇATES	Çatalağzı Termik Santrali
DMA	Dünya Miras Alanları
DMK	Dünya Miras Komitesi
DML	Dünya Miras Listesi
DMM	Dünya Miras Merkezi
DOCOMOMO	Modern Hareketin Belgelenmesi ve Korunması (Documentation and Conservation of Modern Movement)
E-FAITH	Avrupa Endüstriyel ve Teknik Miras Dernekleri Federasyonu (European Federation of Associations of Industrial and Technical Heritage)
EKİ	Ereğli Kömürleri İşletmesi Müessesesi
ERDEMİR	Ereğli Demir Çelik Fabrikası
ERIH	Endüstri Mirası Avrupa Rotası (European Route of Industrial Heritage)
ICOMOS	Uluslararası Anıtlar ve Sitler Konseyi (International Council on Monuments and Sites)
KARDEMİR	Karabük Demir Çelik Fabrikası
KGM	Karayolları Genel Müdürlüğü
OYKA	OYAK Kağıt ve Ambalaj Sanayi ve Tic. A.Ş.
RVR	Ruhr Bölgesi Bölgesel Meclisi (Regionalverband Ruhr)
STK	Sivil Toplum Kuruluşları
TCDD	Türkiye Cumhuriyeti Devlet Demiryolları
TICCIH	Uluslararası Endüstriyel Mirası Koruma Komitesi (The International Committee for the Conservation of the Industrial Heritage)
TTK	Türkiye Taşkömürü Kurumu
TÜİK	Türkiye İstatistik Kurumu
UNESCO	Birleşmiş Milletler Eğitim, Bilim ve Kültür Kurumu (United Nations Educational, Scientific and Cultural Organization)





# YÖNETİCİ ÖZETİ

# YÖNETİCİ ÖZETİ

Yirminci yüzyılın ikinci yarısında ortaya çıkan ve 1970lerin sonundan bu yana, özellikle endüstri devrimini deneyimlemiş ülkelerde özel bir ilgi gören endüstri mirası kavramı, son zamanlarda endüstrileşmenin daha geç ve sınırlı olarak gerçekleştiği ülkelerde de gündeme gelmektedir. Bu ülkelerden birisi olan ve eski endüstri yapılarının korunması kavramıyla 1990'lı yıllarda tanışan Türkiye'de de Cumhuriyet öncesinden gelen bazı üretim yapıları ile özellikle erken Cumhuriyet dönemindeki sanayileşme hareketi sırasında kurulan fabrika ve atölyelerle altyapı ve tesislerin işlevlerini yitirmelerinin ardından, endüstri mirası kapsamında koruma altına alınmaları yönündeki çabalar da son dönemlerde artmaya başlamıştır. Bu çalışmanın amacı, endüstri mirası kavramının en güncel tanımlamasını yaparak dünyada ve Türkiye'deki gelişimi ile başarılı örneklerini incelemek, ardından endüstri mirası konusunda Türkiye'nin en zengin bölgelerden biri olan Batı Karadeniz Bölgesinin endüstriyel miras öğeleri ile bu öğelerin bölge yaşamına kattığı kültürel, sosyal ve çevresel etki ve değerleri bütünsel bir şekilde ve ilerleyen yıllarda yapılacak çalışmalara da altlık oluşturacak şekilde sistematik bir şekilde kamuoyunun hizmetine sunmaktır.

Endüstri mirasını korumanın dünyadaki iyi örneklerine bakıldığında, bu aşamada Türkiye'de öncelikle endüstri mirası örneklerinin tespit edilmesi, bunların bir envanterinin çıkarılarak kayıtlarının tutulması, daha sonra bu varlıkların korunması ve yeniden işlevlendirilerek kullanılması gerektiği ortadadır. Endüstri mirasını korumanın en önemli ayağı, envanterin kayıt altına alınması ve uygulamaların sayısının artırılabilmesi amacıyla bilginin ve bilgi kaynaklarının kalıcılığının sağlanabilmesidir. Bunun koşulu ise, yalnızca ilgili meslek alanlarında değil, toplumun her kesiminde, endüstri mirasının korunması gereğine dair farkındalığın artırılmasıdır ki konunun yayınlarla, akademik çalışmalar ve eğitim programlarıyla giderek daha fazla gündeme gelmesi de bu amaca hizmet etmektedir. Ancak özellikle yerel ve merkezi yönetimlerin karar organlarında da bu açılımı sağlayabilmek için kurumsal girişimlerde ve müdahalelerde bulunmak gereklidir. Bu kurumsal girişimlerin uluslararası örgütlerle bağlantılı, aktif bir örgütlenme şeklinde ve sistematik olması gerektiği düşünülmektedir. Dolayısıyla, bir yandan yerel ölçekte çalışmalar yapılırken, bir yandan da kurumsallaşmayı ulusal ölçekte sınırlamadan, uluslararası örgütlere eklemlenme olasılıkları değerlendirilmelidir.

TR81 Batı Karadeniz Bölgesi de Türkiye'nin sanayileşmesinde ve ağır sanayi hamlesinde yer almış en önemli bölgelerimizden biridir. Bu rapor, 1829'da kömürün bulunması ve 1840'lı yıllarda madencilik faaliyetlerinin başlamasına dayanan bölgenin endüstri tarihi ile kömürün çıkarılması, işlenmesi, zenginleştirilmesine dayalı tesisleri, kömürün taşınması için kurulan

demiryolları, Cumhuriyetin ilk yıllarında sırasıyla kurulan Karabük Demir-Çelik Fabrikası, demiryolları, Çatalağzı Termik Santrali (Işıkveren), Filyos Ateş Tuğla Fabrikası, Ereğli Demir-Çelik Fabrikası, SEKA Çaycuma Kağıt Fabrikası ile orman ürünlerinin işlenmesine bağlı çalışmalara dayanmaktadır. Bu çalışma Batı Karadeniz Bölgesi'nde endüstriyel mirasın tespiti, kültürel ve çevresel yaşama etkilerinin bilimsel veriler ışığında sistematik incelemesi ve korunmasına ilişkin bir dokümandır. Raporun ilk kısmında kapsamlı bir endüstri mirası tarihi araştırması niteliği taşımakta, devamında ise bölgeye dair endüstri anıtlarına yoğunlaşarak, bu yapıların korunması ve kullanılması için öneriler geliştirmektedir.

Bölgede yer alan kentler, Osmanlı Devleti zamanında 19. yüzyılın ortalarından başlayarak endüstrileşme hamlelerine başlamış, Cumhuriyet'in ilk yıllarından 1980'lerin sonuna kadar ülke kalkınmasının en önemli aktörlerinden biri olmuştur. Zonguldak ile beraber Karabük ve Bartın, o günün şartlarındaki coğrafi ve stratejik konumları nedeniyle, hammadde ve kömür üretimi, fabrikalar ve sanayi yapılarının yoğunlukla inşa edildiği kentler olmuşturlardır. Bu bölgedeki işletmelerin çoğunluğu hayatlarına devam ettikleri için ona hizmet eden yapılar ya da anıtlar işlevlerini yitirdikçe, üretimin devamlılığının sağlanması için yenileme, yıkım, hurdaya çıkarma gibi operasyonların öznesi olmuş, endüstri mirası anlamında bu anıtların birçoğu ya kaybedilmiş ya da harabe olarak kaderine terk edilmiştir. Bu rapor, yitirilmekte olan endüstri mirası öğelerini tespit etmeye, endüstriyel mirasın korunması hususunda farkındalık oluşturulmasına, mevcut ve atıl olan unsurlar ile gelecekte ortaya çıkacak endüstriyel yapıların yeniden işlendirilmesi ve fonksiyon kazandırılması ile kent benliğinin korunmasına da katkı sunulması amacıyla hazırlanmıştır.

Bölge illerinden Zonguldak, üzerinde bulunduğu yüksek nitelikli taş kömürü yataklarının çıkarılmaya başlamasından itibaren endüstrileşme hareketlerinin en önemli odağı olmuştur. Türkiye Taşkömürü Kurumu bünyesinde yer alan ve Zonguldak sınırlarında yer alan dört büyük kömür müessesesi, kömürün bölgedeki varlığı sebebiyle buraya kurulmuştur. Günümüzde ülkenin en büyük çelik üreticilerinden olan Ereğli Demir Çelik Fabrikası, doğuya doğru gidildiğinde Seka Çaycuma Kağıt Fabrikası ve Filyos Nehri kıyısındaki Ateş Tuğla Fabrikalarıyla Zonguldak, aynı zamanda bu sanayi yapılarının her birinin beraberinde getirdiği konut, lojman, lokal, okul, hastane, spor tesisi gibi bir çok sosyal donatı alanlarına da ev sahipliği yapmaktadır. Kentte ailesi herhangi bir sanayi veya maden işletmesinde çalışmamış birini bulmak neredeyse imkansızdır. Yukarıda bahsedilen endüstri yapılarının bir kısmının yitirilmesi veya yıkılmaya terk edilmesi sorunu, sanayi ile böylesine iç içe geçmiş bağları olan bir kent için çok büyük bir kültür ve aidiyet kaybına neden olduğu kadar,

yapıların kullanılarak korunacağı alternatif senaryoya kıyasla kaybedilen ekonomik katma değer de bu sorunun en kritik parçalarından biridir.

Karabük'te ise, Karabük Demir Çelik Fabrikası'nın (KARDEMİR) , Safranbolu gibi koruma altına alınan ve 1994 yılında UNESCO Dünya Miras Kenti unvanına kavuşan bir kent ve kültür mirasının hemen yakınında kurulması ile farklılaşarak Zonguldak'ın paralelinde ayrı bir endüstri kültürü oluşmasına neden olmuştur. Bugün hala aktif olarak çalışan demir - çelik fabrikası, ülkenin kalkınmasında sanayi yapılarının kurulabilmesi için çelik üreten bir fabrika olması göreviyle bir lokomotif olduğu kadar, bu görev aynı zamanda kentin şehir planının, tarihinin, kültürel odağının neredeyse tamamıyla endüstri etrafında kurulmasını sağlamıştır. Yenişehir ve Beşbinevler gibi planlı konut ve sosyal donatıların yer aldığı yerleşim alanları, fabrikayla eş zamanlı olarak gelişmiş, Karabük'ün bütün yerleşim ve sosyal yaşam ortamını çok uzun bir süre domine etmiştir. Demir-çelik fabrikasının varlığı, kent içerisinde haddehaneler gibi küçük ölçekli demir-çelik işletmelerinin kurulmasını sağlamış, yarattığı istihdam ve katma değerle ülkenin en önemli üretim merkezlerinden biri olmuştur. Kamu İktisadi Teşekkülü olarak kurulan ve 1995 yılında özelleştirilen fabrikanın konut ve sosyal donatılar gibi endüstriyel miras öğeleri özellikle özelleştirme sonrasında bir atıllık ve yitirilme baskısı altında kalmıştır.

Bartın, orman ürünlerinin işlenmesi ve mobilya alanında faaliyetlerin yoğun olduğu, bu sanayi koluna dair irili ufaklı birçok küçük işletmeye sahip olan bir ildir. Bartın coğrafi koşulları, tarihi geçmişi ve zanaatkarları ile özellikle geleneksel ahşap yat ve tekne yapımında bir marka haline gelmiştir. Kurucaşile ahşap yat ve tekneçiliğin halen devam etmekte olduğu bir ilçedir. Taşkömürü yatağı üzerinde yer alması ve Türkiye Taşkömürü Kurumu Amasra Müessesesi'nin kurulduğu Bartın'ın Amasra ilçesi, Zonguldak kömür havzasının önemli bir parçası ve üretim alanı olmuştur.

Safranbolu ve Amasra gibi ağırlıklı kültürel turizm odaklarının yer aldığı bölgede turizmin çeşitlendirilmesi ve geliştirilmesi için yeni turizm alanlarına da ihtiyaç duyulduğu ortadadır. Endüstriyel tarih içinde önemli bir yere sahip olan ve özellikle doğayla iç içe alanlarda yer alan atıl endüstri yapılarının işlevlendirilerek turizme hizmet edecek hale getirilmesi bölge turizminin gelecek projeksiyonuna, kent kültür ve kimliğinin korunmasına önemli bir katkı sunacaktır.

Bölgede nitelikli endüstriyel yapıların korunarak ve restore edilerek yeni işlevlerle kentlinin hizmetine sunulması ve Batı Karadeniz Turizm Master Planı'nda vurgulandığı şekilde Endüstri Mirası Deneyimleri adıyla turizmde çeşitliliğin artırılmasına yönelik çalışmalara başlanması atılması gereken önemli adımlar arasındadır. Yapılacak dönüşüm ve yeniden işlevlendirme projeleri kentte atıl durumda olan endüstri yapılarına ilişkin bilincin

geliştirilmesini ve daha geniş tabana yayılmasını sağlayacak, beraberinde bölgenin ekonomisine ve turizm sektörüne de ciddi bir katkı sağlayacaktır. Dönüşüm projelerinin yanı sıra raporun tamamlanmasıyla birlikte Avrupa'daki benzer örneklerinin de üyeleri olduğu Avrupa Endüstri Mirası Rotası Ağı (ERIH) veya UNESCO Dünya Miras Listesi gibi uluslararası ağlara katılmanın önemi tartışılarak uygun alan ve başlıklarda bölgenin bu alandaki marka değerini arttıracak başvurular yapılmalıdır.

TR81 Batı Karadeniz Bölgesi, doğal güzellikleri ve tarihi geçmişiyle olduğu kadar, 19 ve 20. yüzyılın en önemli hareketi sanayileşmenin de ülkemizdeki en güzide örneklerindedir. Benzerleri olmasına rağmen birçok ilke öncülük eden Batı Karadeniz Bölgesi'nin Türkiye'nin sanayileşmesinin de lokomotif olması bölgenin ülkemizde olduğu kadar dünyadaki yerini de önemli kılmaktadır. Bu çalışma endüstriyel mirasın önemine değinerek bölgede bu değerlerin farkına varılmasını sağlamayı, endüstrinin yarattığı sosyal ve kültürel değerlerin gelecek kuşaklara aktarılmasına katkı sunmayı ve bölgenin bu alandaki marka değerini ortaya koymayı amaçlamıştır. Bu amaç doğrultusunda bölge potansiyelleri ve envanteri bu çalışmayla ortaya koyularak ilerleyen dönemlerde ve yıllarda yapılacak çalışmalara da ışık tutacak ve yol gösterici olacaktır.

Çalışma kapsamında endüstri mirası alanında uzman kişiler ve yerel paydaşlarla 35 adet derinlemesine görüşme; yine yerel paydaşların ve konu uzmanlarının katılımıyla "Edebiyat", "Endüstriyel Miras Turizmi" ve "Üzülmez Kültür Vadisi" konu başlıklarına özel 3 adet odak grup toplantısı; TTK Armutçuk İşletmesi, TTK Amasra İşletmesi, KARDEMİR Demir Çelik Fabrikası, ERDEMİR Demir Çelik Fabrikası ve SEKA (OYKA) Kağıt Fabrikası saha ziyaretleri; Endüstri Mirasıyla Batı Karadeniz Instagram Fotoğraf Yarışması; 3 günlük bir çevrimiçi Seminer etkinliği ve bir adet Ajans farkındalık toplantısı gerçekleştirilmiştir. Envanter çalışmasının tüm bu görüşme ve toplantılarla da çerçevesi belirlenmiş ve tamamlanmıştır.

# EXECUTIVE SUMMARY

The concept of industrial heritage, which emerged in the second half of the 20th century and has attracted special attention especially in countries that have experienced the industrial revolution since the end of the 1970s, has recently come to the fore in countries where industrialization takes place more later and limited. Being one of those countries, which met in the concept of the protection of old industrial buildings in 1990s, the efforts have also started to increase recently in Turkey in order to protect and conserve infrastructure and facilities from industrialization and early-republic eras. The purpose of this study is to define the latest concept of industrial heritage in the world, examine successful examples of the developments in the world and in Turkey, and then to create a systematic infrastructure for future studies on Western Black Sea Region which has been the richest region in terms of industrial development in Turkey.

By looking at the good examples in the world it is clear that the first step should be defining the examples of the industrial heritage in Turkey and taking their inventory and then taking them under protection by repurposing. The most important pillar of protecting the industrial heritage is to ensure the permanence of information and information resources in order to record and put information into practice, and to increase the number of these applications. The condition for this is to raise awareness about the necessity of preserving the industrial heritage not only in relevant professions but also in all segments of the society, and the fact that the issue is increasingly brought to the agenda with publications, academic studies and educational programs also serves this purpose. However, it is necessary to make institutional initiatives and interventions in order to achieve this expansion especially in the decision-making bodies of local and central governments. These institutional initiatives should be systematic and active in association with international organizations. Therefore, while working on a local scale, on the one hand, the possibilities of being articulated to international organizations should be evaluated without limiting institutionalization to national scale.

TR81 Western Black Sea region is one of our most important regions that have been involved in Turkey's industrialization and heavy industry moves. This report is a document about the determination of industrial heritage and the systematic review and conservation of its effects on cultural and environmental life in the light of scientific data in the Black Sea Region which has an industrial history based on the discovery of coal in 1829 and the start of mining activities in the 1840s. Being a host of the facilities based on the extraction, processing and enrichment of coal, the railways established for the transportation of coal and the factories such as Karabük Iron and Steel,



Çatalağzı Thermal Power Plant, Filyos Fire Brick, Ereğli Iron-Steel, SEKA Paper Mills which were established in the first years of the Republic in Turkey. The first part of the report is a comprehensive study of industrial heritage history, while the second part focuses on the industrial monuments of the region and develops recommendations for the conservation and use of these structures.

The cities in the region have been among the most important actors of the development of the country from the beginning of the Republic till the late 1970s. Along with Zonguldak, Karabük and Bartın became cities where raw material and coal production, factories and industrial buildings were built intensely due to their favorable geographical conditions. Since the buildings or monuments lost their functions as the majority of the businesses in this region continued their lives, they became the subject of operations such as renovation, demolition, and scrapping to ensure the continuity of production, and many of these monuments in the sense of industrial heritage were either lost or abandoned to their fate. While this report tries to identify these lost industrial cultural elements, it tries to raise awareness about this problem in a forward-looking manner and to ensure that the sensitivity felt in the region with the issue of industrial heritage being visible.

Zonguldak, a province in the region, has been the most important focus of industrialization movements since the mining of high quality hard coal deposits on which it is located. Four large coal enterprises which are currently in operation were established here due to the presence of coal in the region. Today being one of the largest steel producers in the country, Ereğli Iron and Steel Factory, with SEKA and Fire Brick Factories on the banks of the Filyos River to the east, the industry brought social facilities such as housing, lodging, local, school, hospital, sports facility with each of these industrial structures. It is almost impossible to find someone whose family has not worked in any industrial establishment in the city. The problem of losing the industrial monuments mentioned above is a huge problem of culture and belonging for a city that has such intertwined ties with industry, as well as the economic added value lost compared to the alternative scenario where buildings could be used and preserved is one of the most critical parts of this problem.

In Karabük, the situation, with the establishment of the Kardemir Karabük Iron and Steel Factory in the immediate vicinity of a cultural heritage such as Safranbolu, which is currently under protection by UNESCO, has caused an industrial culture that stands in parallel with Zonguldak. The steel factory,

which still actively works today, is a locomotive with the task of being a steel producing factory for the establishment of industrial structures in the development of the country. Along with this task, the factory has enabled the city's city plan, history and cultural focus to be established almost entirely around the industry. Regions such as Yenişehir and Beşbin Evler developed simultaneously to the factory and dominated the entire social life of Karabük for a very long time. The existence of the Iron and Steel factory enabled the establishment of small-scale factories such as rolling mills in the city, and perhaps caused the formation of the only in-bazaar iron and steel exchange in the country. Although the factory continues to work and the local people continue to use the social areas of the factory, the pressure of loss on the industrial heritage is also valid in Karabük as in Zonguldak.

Bartın, which has traditionally made a local and small contribution to the industry with its traditional processing of forest products and its unique traditional ship and boat construction, has become a part of the coal basin with Amasra being on a hard coal deposit like Zonguldak. The city, where forest products are processed a lot and has many small businesses related to this industrial branch, has also been a shipbuilding center with its geographical conditions and history. Wooden shipbuilding activities continue today, especially around Kurucaşile. TTK Amasra enterprise is located right next to the historical city of Amasra and has become an important coal production center of the basin.

Bartın and Karabük, which do not have much trouble in cultural tourism with the current tourism potential of Safranbolu and Amasra, are in a more fortunate position than Zonguldak in terms of industrial heritage. Considering the tourism development, Bartın and Karabük have a place that cannot be ignored, but the question of whether this applies to Zonguldak should come to the mind of anyone considering long-term tourism in the region. Although the nature and natural resources of Zonguldak seem to be sufficient for tourism, considering the diversity of tourism, the industrial structures intertwined with the nature of the city should be protected for the history and culture of the region, as well as the possibility of transforming these structures into focal points for tourism can be taken for the development of regional development goals and tourism. will be the most important step.

If the Industrial Heritage Experiences, which are also included in the Western Black Sea Tourism Master Plan, can be diversified with new functions by preserving and restoring qualified buildings, this transformation will also ensure that the awareness against the idle industrial structures in the city will spread to a wider base and will also contribute to the economy of the region. Within the scope of this report, with this possible transformation, the importance of joining international networks such as European Route of

Industrial Heritage (ERIH), of which similar examples in Europe are members, and having the idea of being included in the UNESCO World Industrial Heritage List will be discussed.

TR81 Western Black Sea Region, with its natural beauties and historical past, is one of the unique examples of industrialization, which is the most important movement of the 19th and 20th centuries. Although there are similar ones, this uniqueness can be considered valid in the world. The aim of our study is to realize these forgotten values, to create the necessary infrastructure, inventory, relevant people, institutions, non-governmental organizations and public institutions to ensure that the region reaches worldwide recognition not only for those concerned but also for everyone involved in cultural tourism.

Within the scope of the study, 35 in-depth interviews with experts and local stakeholders in the field of industrial heritage; 3 focus group meetings on “Literature”, “Industrial Heritage Tourism” and “Üzülmez” with the participation of local stakeholders and the experts; field visits to TTK Armutçuk Plant, TTK Amasra Plant, KARDEMİR Iron and Steel Factory, ERDEMİR Iron and Steel Factory and SEKA (OYKA) Paper Factory; Western Black Sea Industrial Heritage Instagram Photography Contest; A 3-day online Seminar event and an Agency Awareness Meeting were held. It was ensured that the inventory study was completed in a participatory framework with all these interviews and meetings.



# GİRİŞ

Türkiye'nin endüstri tarihinde çok sayıda ilklerin yaşandığı en önemli bölgelerinden Batı Karadeniz Bölgesi için burada bulunan endüstriyel mirasın kent yaşamına tekrar kazandırılması ihtiyacı ön plana çıkmaktadır. Sanayide yaşanan teknolojik gelişmeler, bazı üretim alanlarının terkedilmesi ve değişen üretim süreçleri bazı yapıların atıl duruma geçmesine sebep olmuş, çoğunlukla kent merkezlerinde bulunan bu alanların birer kültürel miras olarak korunması ve işlev kazandırılarak kentlilerin günlük yaşantısına dahil edilmesi gündeme gelmiştir. Bu arayışın olumlu sonuçlanabilmesi için öncelikle sahip olunan mirasa ilişkin yapı envanterinin ortaya koyulması gerekmektedir. Bu çalışma tüm bu gerekli araştırmaların yapılabilmesi ve yapıların yeniden kullanımına yönelik karar alma süreçlerinde uygulayıcı kurumlara altlık ve yol gösterici bir belge olabilmesi hedefiyle hazırlanmıştır. Çalışmaya Batı Karadeniz Bölgesi'ndeki endüstri mirasının paydaşlarının katılımı sağlanarak, konuyla ilgili kapsamlı bir sözlü tarih araştırması yapılmıştır. Bölgedeki endüstri mirası öğelerinin mevcut durumu incelenerek, ileriye dönük potansiyelleri hakkında öneriler geliştirilmiş; bölgenin endüstri mirasının korunmasına ve bir kültür katmanı olarak kullanılmasına yönelik kısa, orta ve uzun vadede yapılması önerilenler hakkında stratejiler geliştirilmiştir.

Batı Karadeniz Bölgesi, Türkiye Cumhuriyeti'nin erken dönem sanayileşme çabalarının öncül ve önemli uygulama alanlarından biri olması sebebiyle o dönemde yeni benimsenen modern yaşam ilkelerinin de deneme sahalarından biri olmuş, raporda da bu sosyal hayatın fiziki donatıları ve kültür katmanı üzerindeki etkileri hem yerel anlamda hem de ulusal anlamda incelenmiştir. Madencilik, demir çelik fabrikaları ve demiryollarının bölgeye gelmesi ile birlikte başlayan ve yarattığı sınıflar arası farkı gözetmeksizin her bireyin hayatını dönüştüren değişim özellikle incelenmiştir. Bu sektörlerin lokomotif olan madencilik geriledikçe beraberinde yapıların da bakımsızlıktan atıl ve köhne hale gelmesine ve sosyal sorunların oluşmasına neden olmuştur. Tüm bu konuların öznesi olan kültürel miras konusu da endüstri mirası alt başlığında bu çalışma kapsamında irdelenmiştir.

Bu çalışmayla, endüstri mirası konusunda oldukça zengin ve arka planında bir ulusun modernleşme ve kalkınma çabalarının olduğu Batı Karadeniz Bölgesi'nin dünyadaki benzer örnekleri kadar bilinirliğinin sağlaması ve bölge için yeni bir tür faydalanma modeli üretmek üzere altyapı oluşturması amaçlanmıştır. Doğal bitki örtüsü ve yoğun şehirleşme içerisinde yitip giden sanayi yapılarının, bölgedeki sanayi ve emek kültürü ile değerlendirilerek yeniden ekonomiye katılması ve bölgede yeni bir tür turizm için ev sahipliği yapması için bölgedeki aktörlerin hassasiyetlerini uyandırmayı ve yerel halkın konu ile ilgili bilinçlendirilmesini hedeflemektedir.





# 1. ENDÜSTRİ MİRASI ÖGELERİNİN ARAŞTIRILMASI

# 1. ENDÜSTRİ MİRASI ÖGELERİNİN ARAŞTIRILMASI

## 1.1. Amaç

Endüstri mirası kavramına bakacak olursak; binalar, makineler, atölyeler, imalathane ve fabrikalar, madenler ile işleme ve arıtma alanları, ambarlar ve depolar, enerji üretilen, iletilen ve kullanılan yerler, demir yolu ve benzeri ulaştırma tesisleri ve altyapıları, ayrıca sanayi ile ilgili sosyal faaliyetler için kullanılan hizmet yapılarını kapsadığı görülmektedir. Bu bağlamda düşünüldüğünde endüstri mirasını kültürel mirasın bir parçası olarak görmek gerekir. Bu anlayışla ele alınan endüstri yapılarının, bütünlükleri bozulmadan modern kent yaşamına dahil edilerek ve kentlerde yaşayanların ihtiyaçlarına cevap verecek şekilde yeniden işlev kazandırılarak korunmaları gerekmektedir.

Yapılan araştırmalar, endüstri mirasının insanların yaşamlarına ait belgeler olarak kimlik duygusunu güçlendirdiğini ve sosyokültürel değere sahip olduğunu ifade etmektedir. Endüstri yapıları, kuruldukları döneme ait üretim, inşaat, mühendislik alanlarındaki teknolojik ve bilimsel gelişmeler ile mimarlık, tasarım ve planlama görüşünün yanı sıra çalışan kesime verilen değer gibi konularla ilgili de önemli bilgiler sunmaktadır.

1950'li yıllarda ortaya çıkan ve 1970'lerden itibaren, öncelikle endüstri devrimini deneyimlemiş ülkelerde koruma ve kültürün önemli bir parçası olan endüstri mirasının korunması kavramı, günümüzde, sanayileşmenin daha geç ve sınırlı gerçekleştiği ülkelerde de kültürün korunması ve gelecek nesillere aktarılması bağlamında önem kazanmıştır.

Sanayinin desantralizasyonu sonrası atıl kalan endüstri yapılarının korunması kavramıyla 1990'larda tanışan Türkiye'de Cumhuriyet öncesinden gelen bazı üretim yapıları ile özellikle erken Cumhuriyet dönemindeki sanayileşme hareketi sırasında kurulan fabrika, atölye, altyapı ve tesislerin işlevlerini yitirmelerinin ardından, kültürel mirasın önemli bir bileşeni olarak koruma altına alınmaları yönündeki çalışmalar gün geçtikçe artmaktadır. Koruma kullanma dengesinin nasıl kurulacağı üzerine yeni fikirler üretilmekte ve eski endüstri yapılarının kent yaşamına katılması için adımlar atılmaktadır.

Kültürün bir parçası olarak endüstriyel miras öğelerinin kayıt altına alınması tüm bu yeni fikirlerin geliştirilebilmesi ve daha iyi uygulanabilir olması açısından önem arz etmektedir. Endüstri mirasını korumanın dünyadaki iyi örneklerine bakarak, bu aşamada Türkiye'de öncelikle endüstri mirası niteliği



taşıyan yapı, alan ve sitelerin tespit edilip envanterinin çıkarılarak kayıtlarının tutulması, daha sonra bu varlıkların korunmasına yönelik strateji ve eylemlerin üretilmesi gereklidir.

Bilginin kayıt altına alınması ve pratiğe dökülebilmesi, diğer tüm kültürel miras öğelerinde olduğu gibi endüstri mirasını korumanın da en önemli ayağı olarak görülmektedir. Aynı zamanda karar alma süreçlerini hızlandırıp eyleme geçilmesini sağlamak açısından da envanter hazırlanması büyük önem taşır. Yapılacak uygulamaların sayısının artırılabilmesi amacıyla bilginin ve bilgi kaynaklarının kalıcılığının sağlanabilmesi gerekmektedir.

Endüstri mirası konusunda Türkiye'nin en zengin bölgelerinden biri olan Batı Karadeniz Bölgesinin endüstriyel miras varlığı ile bu mirasın bölge yaşamına kattığı kültürel, sosyal, çevresel etki ve değerlerin bütüncül bir şekilde ele alınması, Ajans ve ilgili paydaşlarca yapılacak ileriki çalışmalara altlık oluşturabilecek nitelikte sistematik bir şekilde kamuoyunun hizmetine sunulması amaçlanmaktadır. Çalışmanın temel amaçları ise şu şekilde ifade edilmiştir:

- “Endüstri Mirası” kavramını ve tarihsel gelişimini tanımlamak
- Batı Karadeniz Bölgesinin endüstriyel miras varlığını tanımlamak ve kayıt altına alınmasını sağlamak
- Batı Karadeniz Bölgesindeki endüstri mirasının korunması ve kent yaşamına katılması için öneriler geliştirmek

Bu doğrultuda Batı Karadeniz Endüstri Mirası Envanteri araştırma çalışması ile endüstri mirası kavramının ortaya çıkışı ve kapsamı tanımlanmış, dünyada ve Türkiye'deki gelişim süreci anlatılmış, başarılı görülen örnekler incelenmiştir. Daha sonra sahip olunan endüstri mirasının korunması ve yeniden kullanılmasına yönelik öneriler geliştirilmiştir.

## 1.2. Kapsam

Türkiye'de endüstri mirası kavramının nispeten yeni olduğu ve bu kavram ile ilgili uygulamaların sınırlı sayıda olduğu görülmektedir. Endüstri mirasına ilişkin kuramsal bilgilerin uygulamaların ilerisinde yer aldığı görülmektedir. Bölgedeki endüstri mirası envanterinin kuramsal bilgi doğrultusunda oluşturulması ve kayıtlarının tutulması, ardından çalışma alanının genişletilerek endüstri mirası kapsamında pratik uygulamaların hayata geçirilmesine yönelik yeni önerilerin geliştirilmesinin en doğru yöntem olduğu düşünülmektedir.

Türkiye'nin sanayileşmesinde ve ağır sanayi hamlesinde yer almış en önemli bölgelerin başında TR81 Batı Karadeniz Bölgesi gelmektedir. 1829 yılında

kömürün bulunmasını takiben 1840'lı yıllarda madencilik faaliyetlerinin başlamasına dayanan bölgenin endüstri tarihi ile kömürün çıkarılması, işlenmesi, zenginleştirilmesine dayalı tesisleri, kömürün taşınması için kurulan demiryolları, Cumhuriyetin ilk yıllarında sırasıyla kurulan Karabük Demir-Çelik, termik enerji santrali, ateş tuğla fabrikası, Ereğli Demir-Çelik ve SEKA kâğıt fabrikalarına ev sahipliği yapmış bu bölgede endüstriyel mirasın tespiti, kültürel ve çevresel yaşama etkilerinin bilimsel veriler ışığında sistematik incelemesi ve korunmasına ilişkin bir doküman oluşturulmuştur.

Çalışma kapsamında aşağıda belirtilen hususlar her biri ayrı şekilde ele alınmıştır:

- Dünyada endüstriyel mirasın tarihsel gelişimi
- Ülkemizde endüstriyel mirasın tarihsel gelişimi
- TR81 Batı Karadeniz Bölgesi ve illerinde endüstriyel mirasın tarihsel gelişimi
- Endüstri mirasına konu olan alanlarda teknolojik durum ve gelişmeler (makineler, atölyeler, imalathaneler, fabrikalar vb.)
- Teknik bilgiler ve gelişmeler (altyapı, mimarlık, mesleki ve teknik eğitim, hastaneler, yapılaşma vb.)
- Sosyal imkânlar (barınma yerleri, hastaneler, sosyal tesisler, okullar, misafirhaneler, sinema, tiyatro, radyo, sportif tesisler, kıyı tesisleri vb.)
- Kültürel yapı (sosyal sınıflar, sendikalar, işçi hareketleri, lokaller, aktiviteler, göç vb.)
- Sanat ve edebiyat (bölgede yaşamış önemli sanatçılar ve edebiyatçılar, bölgede veya bölgeye dair yazılmış önemli eserler, bölgenin Türk sanat ve edebiyatındaki yeri vb.)
- Kentleşme ve mimari (kent planları, barınma yapıları, endüstriyel yapılar, sosyal yapılar, anıtlar, altyapılar ve ulaşım yapıları)
- Mevzuat (geçmişten günümüze bölgenin endüstriyel gelişimine ışık tutacak yasa ve düzenlemeler)
- Önemli olaylar (mükellefiyet, iş kanunu, maden kazaları, büyük grevler vb.)

Çalışma hazırlanırken uluslararası, ulusal ve bölgesel politika ve stratejilerle uyum sağlanmış; endüstriyel miras konusunda uluslararası, ulusal ve bölgesel politika ve stratejilere yer verilmiş ve belirlenen yeni önerilerde bu uyum gözetilmiştir.

Yapılan raporlamada her başlığın altında TR81 Bölgesi ile birlikte Bölge illeri olan Zonguldak, Karabük ve Bartın illeri kendi özelinde de incelenmiştir.

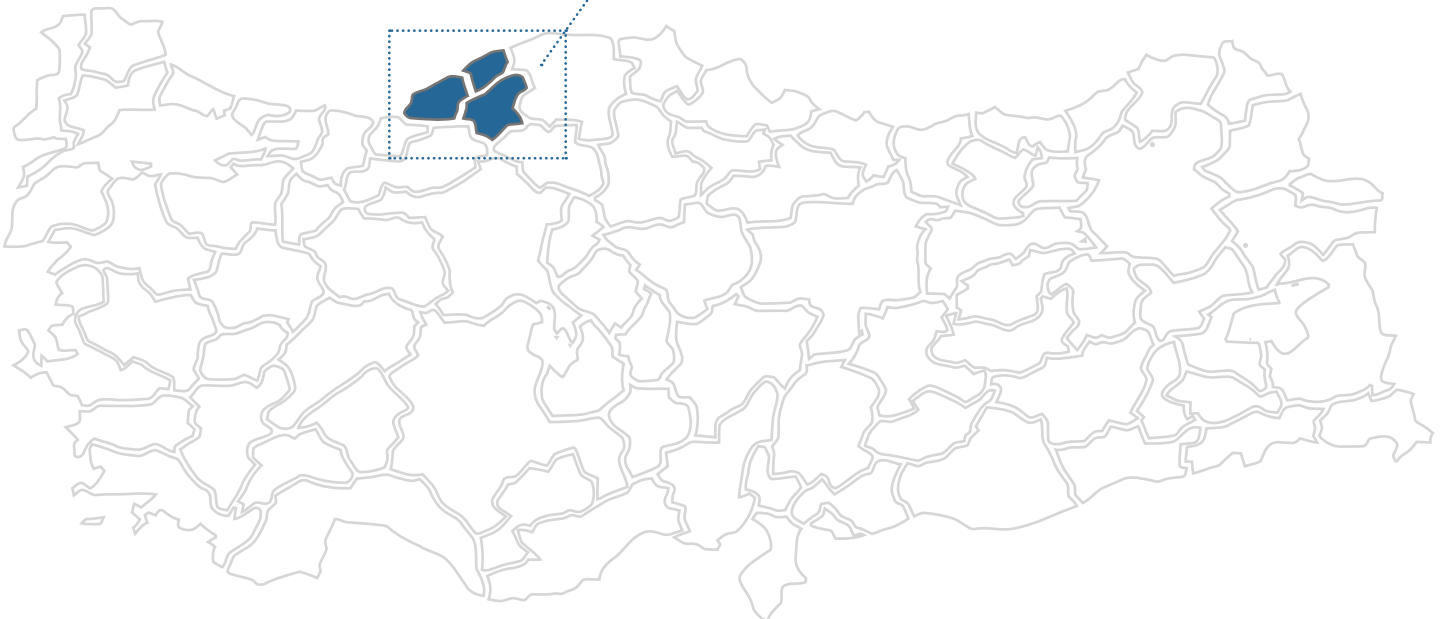
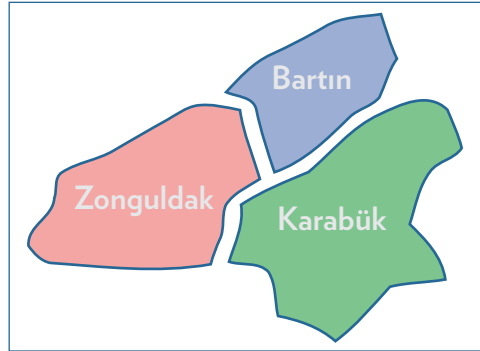
### 1.3. Sınırlar

Çalışmanın mekânsal anlamda odaklandığı alan TR81 Batı Karadeniz Bölgesidir. Zonguldak, Karabük ve Bartın illerinin oluşturduğu TR81 Bölgesinde yer alan endüstri mirası niteliği taşıyan yapılar, alanlar ve sitler ise çalışmanın konusunu sınırlandırmaktadır.

TR81 Batı Karadeniz Bölgesi Zonguldak, Karabük ve Bartın illerini barındırmaktadır. Zonguldak ile birlikte 1991 yılına kadar Zonguldak'ın bir ilçesi iken il statüsüne kavuşan Bartın ve aynı şekilde Zonguldak'ın ilçesi iken 1995 yılında il statüsüne kavuşan Karabük illerini kapsayan TR81 bölgesi, toplam 9.493,04 km<sup>2</sup> yüz ölçümüne sahiptir. 2020 yılına ait TÜİK verilerine göre toplam nüfusun 1.033.797 olduğu bölgede kentsel nüfus kırsal nüfustan fazladır.

Zonguldak'ta Merkez, Alaplı, Çaycuma, Devrek, Ereğli, Gökçebey, Kozlu ve Kilimli ilçeleri; Bartın'da, Merkez, Amasra, Kurucuşile, Ulus ilçeleri; Karabük'te Merkez, Eflâni, Eskipazar, Ovacık, Safranbolu ve Yenice ilçeleri bulunmaktadır.

Endüstri Mirası Envanteri çalışması TR81 Batı Karadeniz Bölgesinde yer alan Zonguldak, Karabük ve Bartın illerini kapsayacak şekilde hazırlanmıştır.



## 1.4. Yöntem

Batı Karadeniz Kalkınma Ajansı (BAKKA) tarafından TR81 Batı Karadeniz Bölgesi ölçeğinde yürütülen Endüstri Mirası Envanteri çalışmaları kapsamında izlenen aşamalar ve süreç şu şekilde özetlenebilir; İlk olarak Endüstri Mirası ve Endüstriyel Miras Turizmi konusunda daha önce yapılmış analiz, araştırma, rapor, makale, tez ve tematik eylem planları incelenmiştir. Ardından saha ziyaretleri gerçekleştirilerek fiziki tanımlamalar ortaya çıkarılmıştır. Güncelliğini ve potansiyelini koruyan noktalar ele alınarak il, bölge ve ulusal ölçekte değerlendirmeler yapılmıştır. Derinlemesine görüşmeler ile farklı temalarda odak grup toplantıları ve seminer gerçekleştirilmiştir.

Batı Karadeniz Endüstri Mirası Envanterinin oluşturulması, saha ziyaretleri, kilit paydaşlarla yapılan görüşmeler ve diğer girdiler dahil olmak üzere farklı süreçleri içermektedir. Batı Karadeniz'in endüstri mirası varlığı ve endüstriyel miras turizmi potansiyeli tüm yönleriyle ele alınmış, kapsamlı bir değerlendirme yapılması amacı ile inceleme ve araştırmalar yürütülmüştür. Tüm bu süreç sonucunda endüstri mirasının korunmasına ve turizm amaçlı değerlendirilebilmesine yönelik proje, faaliyet ve etkinlik önerileri oluşturulmuş, rota ve tur tasarımları üretilmiştir. Ayrıca bölgede endüstriyel mirasın korunması ve endüstri mirası turizminin geliştirilmesine yönelik bir eylem planı ortaya çıkarılmıştır.

TR81 Batı Karadeniz Endüstri Mirası Envanteri çalışması süreci temel olarak 3 adımdan oluşmaktadır.

- Hazırlık Çalışmaları
  - Literatür Taraması
  - Derinlemesine Görüşmeler
  - Paydaş Toplantıları
  - Saha Ziyaretleri
  - Fotoğraf Yarışması
- Envanter Çalışmaları
  - Endüstri Mirası Kavramı
  - Endüstriyel Mirasın Korunmasına Yönelik Yaklaşımlar ve Dünyadan Koruma Örnekleri
  - TR81 Bölgesinde Endüstri Mirası
- Öneriler
  - Projeler
  - Endüstri Turizminin Geliştirilmesi ve Rota ve Tur Tasarımları
  - Pazarlama
  - Eylem Planı





## 2. HAZIRLIK ÇALIŞMALARI

## 2. HAZIRLIK ÇALIŞMALARI

Batı Karadeniz Bölgesinde Endüstri Mirası Ögelerinin Araştırılması çalışmasının katılımcı bir rapor şeklinde oluşturulabilmesi için envanter çalışması öncesi hazırlık çalışmaları yapılmıştır.

Uzmanlardan ve paydaşlardan gelen önemli girdilerle Batı Karadeniz Endüstri Mirası Ögelerine ait bilgiler elde edilmiştir. Çalışma süreci boyunca paydaşlarla sıkı bir iletişim kurulmaya çalışılmış ve önerilerinin toplanması sağlanmıştır. Bu nedenle çalışma; toplantılarda yerel aktörlerin doğrudan veya dolaylı olarak ifade ettiği konuları mevcut durumla karşılaştırarak buna bağlı olarak analizler yapma sorumluluğuna sahiptir.

Endüstriyel miras ögelerinin araştırılmasına yönelik hazırlık çalışmalarının sonucunda elde edilen çıktılar envanter çalışmasına altlık oluşturmuştur. Bu kapsamda çıktılar 5 ana başlıkta toplanmıştır:

- Derinlemesine Görüşmeler
- Odak Grup Toplantıları
- Saha Ziyaretleri
- Fotoğraf Yarışması
- Literatür Araştırmaları

### 2.1. Derinlemesine Görüşmeler

Derinlemesine görüşmeler; bölgedeki endüstri mirası ile ilgili akademisyenler, kamu kurumu, özel sektör ve STK temsilcileri gibi farklı alanlardan paydaşlarla projenin geliştirilmesine katkı sağlaması amacıyla yapılmıştır.

Bu kapsamda her ilden asgari dört yerel aktör olmak üzere toplamda 35 kişi ile derinlemesine görüşme gerçekleştirilmiş ve kayıt altına alınmıştır. Her bir mülakata ilişkin önemli hususlar ise mülakat fişine kaydedilmiştir. (Derinlemesine görüşme yapılan kişilerin isimleri Ek-1'de yer almakla birlikte mülakata ilişkin video ve toplantı notları ayrıca Ajans kayıtlarında yer almaktadır).

Kişilerle yapılan görüşmelerde genel olarak endüstriyel miras ögelerinin araştırılması ve dolayısıyla envanteri ile rapor kapsamında hazırlanan önerileri şekillendirecek stratejik konulara yönelik sorular üzerinden ilerlenmiştir. Uzmanlardan gelen yanıtlar doğrultusunda değerlendirmeler yapılarak



önerilere karar verme süreci yürütülmüştür. Çalışmayı şekillendiren ve görüşülen kişilerin uzmanlıkları ile ilgili başlıca konular şöyle sıralanmıştır:

- Koruma
- Tescilli Yapılar ve Projeler
- Endüstri Peyzajı
- Envanter
- Turizm
- Kömür ve Jeoloji
- UNESCO
- Ulusal İşletme/ Kurum/ Kuruluş (Türkiye Taşkömürü Kurumu, Seka İzmit, ORÜS işletmeleri vb.)
- Uluslararası Endüstri Mirası (Ruhr Bölgesi, venedik tüzüğü vb.)
- Yerel Kültür ve Tarih

Ana gündem konularında çoğunlukla ortak görüşler olduğu gibi farklı düşüncelerin de ortaya çıkabildiği gözlenmiştir. Yapılan derinlemesine görüşmelere ait faaliyet bilgi raporları ayrıca Ajans kayıtlarında yer almaktadır.

Derinlemesine görüşmelerde elde edilen çıktılara ait özet bilgiler aşağıda yer almaktadır:

- Zonguldak'taki endüstri mirası, çağdaş koruma ve değerlendirme prensiplerine göre değerlendirilmelidir.
- Endüstri yapılarına tek tek bakmak yerine, genel bir bağlam üzerinden değerlendirme yapılmalı ve ona göre ileriye dönük araştırma ve stratejiler belirlenmelidir.
- Tekil olarak korumaya değer görmeyen yapılar, alanların bütünü düşünülerek değerlendirilmeli ve korunmalıdır.
- Yapıların mimari değerleri kadar, toplumsal önemine de kıymet vermek gerekir. Koruma ile ilgili kampanyalar, özellikle bu toplumsal değerlerin üzerinde şekillendirilmelidir.
- Koruma bilincinin geliştirilebilmesi için, basın, medya, yayın, ortak akıl toplantıları, mahalle toplantıları, yerel ve ulusal yönetimler ile görüşmeler gerçekleştirilmesi gibi çok çeşitli eylemlerde bulunulmalıdır.
- Bölgedeki endüstri mirası konusunu benimseyecek bir kişi ya da kurum bulunmalı, endüstri mirası konusu usanmadan çalışılmalıdır.
- Yeniden işlevlendirme yapılırken çok kapsamlı araştırmalar yapılmalıdır.
- Bölgedeki yapılar hakkında detaylı mimarlık tarihi araştırmaları yapılmalı ve yapıların mimarları tespit edilmelidir.
- TTK'nın arşivlerindeki mimarlık arşivi belgelenecek ileriye dönük kayıplar engellenmelidir.

- Bölge özelinde koruma ile ilgili yapılan akademik çalışmalar bir araya getirilmelidir.
- Koruma projelerine başlamadan önce, kamu eli ile bölgede yaşayan insanların ve kamu yöneticilerinin yeni nesil iletişim araçlarıyla bilinçlendirilmesi önemli bir konudur.
- Endüstri yapılarının dönüştürülmesinde bütüncül bir tavır benimsenmeli ve bölge bir bütün olarak korunmalıdır.
- Ziyaretçiler için noktasal odaklar yerine, ziyaret edilebilecek bir bölge tanımlanmalı ve ziyaretçinin bölgeyi tamamıyla anlaması sağlanmalıdır.
- Endüstri mirasının korunmasına yönelik eylem planlarının uygulanabilmesi için somut çerçeve belirlenmelidir.
- İleriye yönelik projelerin gerçekleştirilebilmesi için “kentsel akupunktur” denebilecek Üzülmaz Kültür Vadisi restorasyon projesinin başarılı bir şekilde gerçekleştirilmesi önemli bir yere sahiptir.
- Bartın’a ve Kurucaşile’ye has gemi tipleri, bölgedeki gemi endüstrisi açısından önemli bir değerdir.
- Kapisuyu’nda yaklaşık 100 yaşında taka tipi bir tekne yer almaktadır, bu ve benzeri gemilere ait hikaye ve bilgilerin, geleneksel gemi yapma yöntemleri ile birlikte korunması ve belgelenmesi gerekmektedir.
- Zonguldak’ta gerçekleştirilen yeni Üzülmaz Kültür Vadisi, Karaelmas Maden Şehitleri Müzesi, Gökgöl Mağarası gibi projeler bölge turizminin çeşitlendirilmesine katkı sağlamaktadır. Bu projelerin tam kapasite turizmin hizmetine girmesiyle endüstri mirası turizmde öncül tema haline gelebilecektir.
- Amasra ve Safranbolu yoğun turizm etkisi altında olduğundan bölgedeki diğer yerleşimlerin de bu turizm etkinliğinden yararlanması için bölge turizminin çeşitlendirilmesi gerekmektedir. Endüstri mirası turizmi bunun en önde gelen adaylarından biridir.
- Ruhr bölgesi’nde gerçekleştirilen uzun soluklu dönüşüm projesinde, devlet kurumlarının ve sanayi işletmelerinin uzun yıllar önce aldığı terketme kararı süresince, nitelikli akademik araştırmalar yapılmış, endüstrinin nasıl dönüştürüleceği hakkında kararlar alınmıştır.
- Endüstri mirası öğelerinin dönüştürülmesindeki en önemli iki konu, toplum yararına kullanılması ve yapıların, anıtların ekonomik bir değere dönüştürülmesidir. Eğer projelerde toplum yararı gözetilmiyorsa ve projeler ekonomik olarak sürdürülebilir değilse, böyle yapıları hayatta tutmaya çalışmak hata olabilecektir.
- Ruhr Bölgesi’nde planlama kararları bir bölge meclisi tarafından alınmaktadır, bu kararlar politikanın yönüne göre değişebilir nitelikte olmasına rağmen, turizm ve endüstri mirasını ilgilendiren konularda,

planlamalar uzun vadeli yapıldığından bir süreklilik vardır. Fikri takip, bu türden büyük dönüşüm projelerinin en önemli özelliklerinden biridir.

- UNESCO kültür mirası listesine girmek zor olduğu kadar, listeye girmeyi sağlayan koşulların devam ettirilmesi ve kültür ortamının sürekli desteklenmesi önemlidir.
- Zonguldak'ta taşkömürü madenciliği çok eski bir tarihe sahip olmamakla birlikte jeolojik özellikleri itibarıyla dünya örneklerinden ayrılmaktadır. Endüstri mirası, karboniferi işleten endüstri olarak değerlendirilerek kömürün jeolojik nadirliği, endüstri mirasına da önem kazandıracaktır.
- Endüstri mirasının kentte yaşayan insanlara anlatılarak benimsenmesi sağlanabilirse kültürel bir değer olarak çok daha büyük katkı sağlayacaktır.
- Dönüşüm projelerinden önce, alanları halka bir peyzaj alanı olarak açarak, endüstri alanlarında da emekli işçiler çalıştırılarak dönüşüm farklı seviyelerde yapılmalıdır.
- Dönüşüm projeleri yapılırken, etrafındaki dönüşüme uğramayacak kesimlerle birlikte düşünerek, geri kazanılan endüstri alanları günlük hayatın önemli bir parçası haline getirilmelidir.
- Üzülmüş Kültür Vadisi projesi kapsamında, sadece Fransız lavuarının değil çevresindeki diğer endüstri mirası alanlarının da tamamıyla korunarak yeniden işlevlendirilmesi, bölgede varolan endüstri mirası yapılarını tekil projelerle değil bütüncül bir programla korunmasını sağlayacak ve elde edilecek katma değer de artacaktır.
- Terkedilen yapıların neredeyse hepsi başarılı bir terketme programı ve planı olmadığından, bu yapıların neredeyse hepsi başıboş, tahrip edilmiş ve sahipsiz kalmaktadır.
- Üzülmüş Kültür Vadisi bölgesinde spor etkinlikleri, kültürel aktiviteler ve sosyal etkinlikler de planlanarak Üzülmüş Kültür Vadisi'nin kültürel programı da desteklenmelidir.
- Madenlerde kazalardan zarar gören insanların aileleri ya da emeklilere gerekli eğitimler verilerek endüstri mirasına dair müzeler, kültür merkezleri gibi yerlerde istihdam edilmelidir.
- Karabük'te kararlı ve uzun vadeli bir koruma politikası geliştirilerek endüstriyel mirasın korunması sağlanmalıdır.
- Cumhuriyet tarihi için çok önemli bir yere sahip olan Karabük'te Cumhuriyet'in sanayileşme politikaları sıkı sıkıya uygulanmış, Karabük 20 yy. modernleşmesinin model şehirlerinden biri olmuştur.
- Mükellefiyet demir-çelik fabrikası için de uygulanmış, köylü üzerine olan baskı, fabrikanın uzun vadede zararına olmuştur.

- Bölge üniversitelerin sosyal bilimler alanındaki bölümleri bölge ile ilgili araştırma yapma konusunda teşvik edilmelidir.
- Bölgede yaşayan yerel tarihçilerin ve çalışanların bireysel çabalarıyla ortaya koyulmuş önemli envanter çalışmaları vardır (örneğin Kayacan Ergüllü'nün TTK'nın demiryollarına ve makinelerine ilişkin bir envanter çalışması). Bu tip bireysel çalışmalar ve kurum arşivleri kaybolup yok olma tehlikesiyle karşı karşıya olduğundan toplanıp dokümente edilmeli ve özel kent arşivi oluşturulmalıdır.
- TTK'nın geçmişte kullandığı vagon, lokomotif gibi ekipman ve parçaların önemli bir kısmı hurdaya ayrılmış veya satılmıştır. Korunanlar ise çoğunlukla kurumlarda çalışan insanların kişisel çabaları ve inisiyatifleriyle saklanmıştır. Korunan parçalar sistematik bir şekilde toplanarak kentin endüstri belleğini ve kültürünü yansıtmak üzere farklı müze ve alanlarda sergilenmelidir.
- TTK'nın üretimi azaldıkça, demiryoluna olan ihtiyacı da azaldığından bazı kısımları atıllık ve bakımsızlıktan yitirme tehlikesiyle karşı karşıyadır. Bu tarz hatlar turizm projeleriyle entegre edilerek kent hayatının önemli bir parçası haline getirilebilecektir.
- TTK'nın ana yükümlülüğü madencilik faaliyetleri olduğundan atıl hale gelen yapı, makine, ekipman gibi endüstri mirası öğelerinin saklanması ve ileriye dönük bir plan yapılması çok da mümkün olmamıştır. Bu sebeple söz konusu kapsamdaki makine ve ekipmanların çoğu MKE'ye hurda olarak satılmak zorunda kalmıştır.
- TTK, işinin bittiği alanlardan çıkarken, tek başına bir terk etme programı yapması mümkün değildir. TTK ile birlikte yerel kurum ve kuruluşlar ile ilgili paydaşlar tarafından ortak planlama ve terk etme programı gerçekleştirilmelidir.
- TTK'nın kendi ürettiği ve yurt dışından aldığı techizatın kaybedilmemesi ve saklanması gerekmektedir.
- Bölge geleneksel yöntemlerle üretilmiş birden çok tekne tipine sahiptir. Bölgedeki nehir ve deniz taşımacılığı kültürü bu tekne tiplerinin Kafkasya'dan Mısır'a kadar çalışmasını sağlamıştır.
- Tekneye uygun marangozluk yetenekleri ve hammadde üretimi bölgedeki ahşap mimarinin de gelişmesini sağlamıştır.
- TTK'ya ait, çizim, proje, döküman arşivlerinin dijitalleştirilmesi ve korunması gerekmektedir.
- Kapatılan okulların, kurumların, enstitülerin arşivleri, envanterleri kaybolmakta, depolarda gizli kalmakta ve ilgili yerden yetkisiz kişilerce alınıp başka yere götürülmektedir. Bu sebeple kentlere ilişkin önemli envanterler dokümente edilerek gerekli görülenler dijitalleştirilmeli ve kaybolması engellenmelidir.

## 2.2. Paydaş Görüşmeleri

TR81 Batı Karadeniz Bölgesinde (Zonguldak, Karabük, Bartın) endüstriyel mirasın tespiti, kültürel ve çevresel yaşama etkilerinin incelenmesi amacıyla “Endüstri Mirası Ögelerinin Araştırılması” işi kapsamında odak grup toplantıları ve endüstri mirası seminerleri yapılmıştır.

### 2.2.1. Odak Grup Toplantıları

Odak grup toplantıları 3 farklı günden 3 farklı konuda online olarak gerçekleştirilmiştir. Yapılan odak grup toplantılarının temel konu başlıkları: Edebiyat, Endüstri Turizmi ve Üzülmez Kültür Vadisi'dir.

Yapılan odak grup toplantıları kayıt altına alınmış olup, toplantılara ait faaliyet bilgi raporları hazırlanarak Ajansa sunulmuştur. Toplantıda görüşülen konularda önemli hususlar rapor içeriğine, öneri ve projelere yansıtılmaya çalışılmıştır.

#### Odak Grup Toplantısı 1 – Edebiyat

Amacı: Bölge endüstri mirasının sosyal uzantısı olan edebiyat alanında ve yazarların endüstri mirası içindeki yerinin anlaşılması ve Zonguldak'ın güncel edebiyat potansiyelini anlayarak, Zonguldak'ın UNESCO'nun Yaratıcı Şehirler Ağı'na edebiyat alanında katılıp katılamayacağını anlamaktır.

Hamit Kalyoncu, Osman Günay, Üzeyir Karahasanoğlu ve Kürşat Coşgun ile yapılan odak grup toplantısında geçmişte Zonguldak ve Batı Karadeniz'i konu edinen edebi eserler ve bölgedeki endüstri mirasından beslenen yazarlar üzerinde konuşulmuştur. Aynı zamanda günümüz edebiyat ortamı ve bu ortamın, Zonguldak'ın UNESCO Yaratıcı Şehirler Ağı'na üyeliğini sağlayacak durumda olup olmadığı üzerine tartışmalar yapılmıştır.

Odak grup toplantısına ait önemli çıktılar ise şu şekildedir:

- Bölgedeki edebiyat kültürünü eşsiz kılan, edebiyat ile emek arasındaki ilişkinin sürdürülebilir kılınması gerekmektedir.
- Zonguldak'ta edebiyattaki garip akımının önemli temsilcileri çıkmış, Behçet Necatigil, Rüştü Onur, Kemal Uluser, Muzaffer Tayyip gibi şairleri bir çok yerde yayınlanmış şairler yetişmiştir. Hayalini kurdukları Şehir Dergisi, Zonguldak'ın tek şair dergisi olarak yayın hayatına devam etmektedir.
- Bölgede faaliyet gösteren edebiyat yayınlarının desteklenerek, yazarların bu bölgede üretmeye devam etmesi sağlanmalıdır.

- Bölge edebiyatı, günümüze kadar bölgenin toplumsal sorunlarını dert edindiği için, emek, mücadele, kaza, sefalet gibi önemli konulara değinmiştir. Bu zemin, Zonguldak'ın UNESCO Yaratıcı Şehirler Ağı üyeliği için önemli bir potansiyel sağlamaktadır. Modern hayatın getirdiği sorunlar günümüzde de devam ettiğinden, geçmişte güçlü edebi eserler üreten bu zemin günümüzde de değerlendirilebilir, genç edebiyatçılar desteklenebilir ve üniversitelerle işbirliği sağlanabilir.

## Odak Grup Toplantısı 2 - Endüstri Turizmi

Amacı: TR81 Batı Karadeniz Bölgesi Endüstri Mirası Envanteri öğelerinin araştırılması işi kapsamında, bölgede endüstri turizminin potansiyellerinin araştırılmasıdır.

Mehtap Başaran, Hüseyin Çoban, Cemil Belder, Mehmet Kütükçüoğlu, Aysun Özköse, Hakan Kutoğlu ve Afitap Bulut ile yapılan odak grup toplantısında: “Batı Karadeniz’de endüstri turizmi potansiyeli”, “endüstri turizmini geliştirecek proje önerileri” ve “bölgenin marka değerinin yükseltilmesi için neler yapılabilir?” ana başlıkları tartışılmıştır.

Odak grup toplantısına ait önemli çıktılar ise şu şekildedir:

- Rehber gruplarına periyodik geziler ile rehberlerin endüstri mirası konusunda bilinçlendirilmesi sağlanabilir.
- Rehberler ve turizm uzmanları ile ortak toplantılar yaparak, turizm hedeflerinin bölgesel endüstri mirası planıyla koordinasyonu sağlanmalıdır
- Yereldeki maden ve sanayi emekli işçilerinin ve iş kazasında hayatını kaybetmiş işçilerin aile bireylerinin endüstri turizminde istihdam edilebilmesi için bir alt-rehberlik statüsü oluşturulmalıdır.
- Karaelmas Maden Şehitleri Müzesi, Zonguldak Maden Müzesi ve Eğitim Ocağı, Üzülmüş Kültür Vadisi gibi yapıların koordinasyon içinde çalışmasının sağlanması için ortak komiteler kurulmalı ve toplantılar yapılmalıdır.
- Turizm odaklarında doğal, kültürel ve endüstri değerlerinin korunması, yerleşmelerin yaşam ve mekân kalitesinin artırılması sağlanmalıdır.
- Endüstri Rotası ve Bölgesel Endüstri Mirası Planı kapsamında açılacak yeni müze, arşiv, anıt ve anma mekanlarının teşviki için finansal altyapı için araştırmalara başlanmalıdır.
- Karaelmas Maden Şehitleri Müzesi, Zonguldak Maden Müzesi ve Eğitim Ocağı, Üzülmüş Kültür Vadisi, Kömüre giden Demiryolu projeler gerçekleştirilerek, kent müzesi, arşiv gibi yeni projelere örnek olmalı, endüstri mirası turizmine ait envanter geliştirilmelidir.
- Endüstri mirası turizmi ile ilgili potansiyel artırılırken bir yandan da endüstri mirası ekseninde UNESCO Kültür Mirası listesine üyelik süreci

başlatılmalı hem ulusal hem de uluslararası tanınırlık sağlanmalıdır.

### **Odak Grup Toplantısı 3 – Üzülmez Kültür Vadisi**

Amacı: Bölgedeki restorasyonu yapılarak yeniden kullanıma açılacak olan ilk endüstri yapılarını barındıran Üzülmez Kültür Vadisi projesinin uygulama adımları ve endüstri mirası için öneminin tartışılmasıdır.

Müjdat Birol, Metin Demir, Ekrem Murat Zaman, Nalan Albuz, Kemal Akçay, Ece Bakioğlu, Tahir Aksekili, Ferhan Bostancı, Eda Yazkurt Pelenk ve Yalçın Ertürk ile yapılan odak grup toplantısı: Üzülmez Kültür Vadisi projesinin mimari programı, yapının işlevlendirilmesi, projenin bölge için önemi ve Üzülmez Kültür Vadisi projesi için sürdürülebilir bir model gibi temel konular çerçevesinde yapıldı.

Odak grup toplantısına ait önemli çıktılar ise şu şekildedir:

- Üzülmez Kültür Vadisi, lavuar binasının özelinde değil, Üzülmez'deki işletmeden, etrafındaki sosyal donatılarından Zonguldak Maden Müzesi'ne kadar uzanan alanı da içine alacak şekilde değerlendirilmeli, proje bu alanın merkezi göreviyle işlevlendirilmelidir.
- Üzülmez Kültür Vadisi projesinin güzel bir şekilde sonlandırılması, bölgede restorasyon işlerini teşvik edecektir.
- Üzülmez Kültür Vadisi ile Kozlu-Üzülmez demiryolu hattı entegre bir şekilde kullanılabilir, bu bölgenin Gökgöl Mağarası ile entegrasyonu sağlanabilir.
- Projeye paralel olarak kimlik çalışmaları da yapılarak hediyeelik eşya tasarım ve satışlarına başlanması gerekmektedir.
- Kentin endüstri mirası ile ilgili kararları alırken danışılacak, geniş tabanlı bir danışma mekanizması kurularak düzenli toplantıların gerçekleştirilmesi önerilmektedir (İzmir'deki TARKEM örneği gibi).
- Deneyim ocağı konusunda, detaylı araştırma yapılmalı, gerekli güvenlik önlemleri alınarak ve gerekli geliştirmeler yapılarak deneyim turizmine yönelik yeniden kurgulanmalı, Zonguldak endüstri mirasının ana eksenine haline getirilmelidir.

### **2.2.2. Seminerler**

TR81 Batı Karadeniz Bölgesinde (Zonguldak, Karabük, Bartın) endüstriyel mirasın tespiti, kültürel ve çevresel yaşama etkilerinin incelenmesi amacıyla Batı Karadeniz Kalkınma Ajansı tarafından "Endüstri Mirası Ögelerinin Araştırılması" işi kapsamında "Endüstri Mirası Seminerleri" adıyla 28-30 Eylül tarihleri arasında üç gün sürecek bir farkındalık arttırma etkinliği gerçekleştirilmiştir.

Seminerlerin ilk gününde Gebze Teknik Üniversitesi'nden Prof. Dr. Elif Özlem

Oral Aydın “Türkiye’deki Endüstri Mirası Potansiyelinin Korunmasının Olası Etki ve Yararları” adlı semineri sunmuştur. Konuşmada Türkiye’de başarılı örneklere yer verilmiş, Türkiye’nin endüstri mirası potansiyelinin tarihi, mimari, bilimsel, teknolojik ve sosyal özellikler bakımından irdelenerek, fizibilite çalışmaları sonucu seçilecek örnekler, geliştirilecek yaratıcı endüstriyel tanıtım hizmetleri, yaşayan müzeler ve gerekli durumlarda karma kullanımlarla canlandırılabilmesi ifade edilmiştir. Bu unsurların kitle turizmine hizmet verebilmeleri için ulusal ve uluslararası tur şirketleri ve kültürel turizm bilgi ağları ile bağlantılar kurma olanaklarının araştırılması gerektiği belirtilmiştir.

Türkiye’nin ulusal ve uluslararası kültürel özellikleri nedeniyle endüstri mirası turizmine yönelik ana temaların seçilmesinin uygun olacağı, gezi programlarının oluşturulması amacıyla araştırmacıların, müze müdürlerinin, endüstri turizmi eksperlerinin ve yatırımcıların katıldığı kongreler düzenlenebileceği ifade edilmiş olup endüstri mirası gezi programlarının belirlenmesi ve çevre müzelerinin oluşturulmasında tarihi araştırmaların zorunlu olduğu belirtilmiştir. Farklı açılardan tek ve benzersiz olduğu belirlenen endüstri mirası örneklerinin kentsel yaşama katılımı konusunda minimum müdahalelerin benimseneceği ama yeni işlevin gerektirdiği müdahalelere de izin verilebileceği dile getirilmiştir.

İkinci gün semineri Abdullah Gül Üniversitesinden Prof. Dr. Burak Asıliskender tarafından “Cumhuriyet Sonrası Sanayileşme ve Mekânsal Kalkınma” başlığıyla gerçekleştirilmiştir. Kayseri’de 1926 yılında kurulan uçak fabrikası ile 1935 yılında kurulan Sümerbank Bez Fabrikası’nın faaliyetlerini durdurmasının ardından kalan atıl yapıların Abdullah Gül Üniversitesine dönüşüm aşamaları aktarılmıştır. Koruma kullanma dengeleri gözetilerek yapıların yeniden inşa edilme süreçleri, proje ve estetik detayları anlatılmıştır. Güçlendirme ve restorasyon projeleri yoluyla endüstri yapılarının doğal dokusunu koruyarak ve yeniden işlevlendirerek kent yaşamının içine katılan yapılar meydana getirilmesi gerektiğinin önemli olduğu ifade edilmiştir.

Bununla birlikte, eski uçak ve bez fabrikalarının dönüşümüne giden süreç detaylarıyla anlatılmış, kentteki farkındalığı arttırmak için yapılan etkinlikler, Batı Karadeniz Bölgesi’ne örnek olacak şekilde aktarılmış ve soru cevap kısmında yoğun bir şekilde tartışılmıştır.

Son gün gerçekleştirilen seminerde ise Zonguldak’ta yer alan ve Ajans tarafından güdümlü proje desteği ile hibe verilen Üzülmüş Kültür Vadisinin yeniden işlevlendirme aşamaları ile koruma ve restorasyon projeleri, projenin mimarlarından Burak Pelenk tarafından “Üzülmüş Kültür Vadisi ve Yeniden İşlevlendirme” başlığıyla aktarılmıştır. 2020 Ulusal Mimarlık ödülünü koruma alanında alan proje anlatılırken, projenin tasarımı yapılırken hangi tasarım ilkelerinden yararlandığı ve projenin kent yaşamına entegre edilme süreçleri ve yapılara kazandırılan fonksiyonlar aktarılmıştır. Bölgede ilk defa endüstri mirası öğelerinden birinin kamu tarafından dönüşüm mekanizmalarıyla kentsel



yaşama kazandırılması için harekete geçildiği ifade edilmiştir. Sunumda ayrıca endüstriyel yapı ikonlarından en önemlilerinin ortaya çıkarılarak bir rota oluşturulması ve sosyal yaşama kazandırılmasının turizm açısından oldukça önemli olduğu ifade edilmiştir.

## 2.3. Saha Ziyaretleri

Gerekli saha analiz ve ölçümlerin yapıldığı çalışmalardır. Saha çalışmaları bölgenin tanınması, paydaşların sürece dahil edilmesi ve takip eden süreçte yapılacak uygulamalarda desteklerinin alınabilmesi, endüstri unsurlarının yerinde incelenmesi amacıyla yapılmıştır. Bu kapsamda bölge illerini kapsayacak şekilde teknik geziler gerçekleştirilmiştir.

TR81 Batı Karadeniz Bölgesi Endüstri Mirası Envanterinin Araştırılması işi kapsamında yapılan teknik gezi 23-24 Eylül 2020 tarihinde, olağanüstü pandemi koşullarında izin alınabilen sanayi kuruluşlarının refakatinde gerçekleştirilmiştir.

Teknik gezi kapsamında; Ereğli Demir-Çelik Fabrikası, TTK Armutçuk Müessesesi, SEKA Çaycuma, TTK Amasra Müessesesi, Karabük Demir-Çelik Fabrikası ve Yenişehir Bölgesi (Karabük) ziyaret edilmiştir.

23 Eylül günü ilk olarak, Ereğli Demir Çelik fabrikası ziyaret edilmiş, halkla ilişkiler sorumlusu Nazlı Pınar Saylan Keleş başkanlığında fabrikanın ilgili teknik personeli ile yapılan toplantıda, çalışmanın kapsamı kısa bir toplantıyla aktarılmıştır. Bunu takiben, fabrikanın kendi teknik gezi protokolleri takip edilerek fabrika içerisinde, liman bölgesinde ve fabrikanın etrafındaki ofis yapılarını kapsayacak şekilde bir tur yapılmıştır. Bu tur süresince detaylı bir şekilde fabrikanın tarihi ve tarihsel gelişimi de tartışılmıştır.

Fabrika turundan hemen sonra gezi aracıyla sanayinin lojman, lokal, okul, spor tesisi vb. gibi sosyal donatılarını içerisinde barındıran Kavaklık bölgesi gezilmiştir. Bu geziden sonra, fabrikanın kurduğu müze de ziyaret edilmiş, görüş alışverişinde bulunulmuştur.

İkinci olarak, TTK Armutçuk işletmesi ziyaret edilmiştir. Müessese Müdürlüğündeki kısa toplantı sonrasında, işletmenin kömür üretimi ile ilgili birimleri, işçilerin sosyal alanları, üretim ve atölye alanları gezilmiştir. Müessesenin terk etmeyi ve yenilemeyi düşündüğü yapıları hakkında tartışılmıştır.

Zonguldak'ın doğusunda yer alan SEKA'nın Çaycuma işletmesi ziyaret edilmiştir. Pandemi yüzünden fabrika alanı detaylı bir şekilde gezilememiştir. Ancak toplantı sırasında, SEKA'nın özelleştirme üzerine geçirdiği dönüşüm, kağıt endüstrisindeki yeri, tarihi ve diğer terkedilen SEKA işletmelerine göre bugünkü konumu hakkında fikir alışverişi yapılmıştır. Akşam, eski SEKA

Konukevi olan, belediyenin turistik işletmesinde konaklanmıştır.

24 Eylül sabahı, TTK Amasra işletmesinde detaylı bir saha gezisi yapılmıştır. Kömür çıkarma, yıkama, yığıma alanları, işçi alanları ile birlikte gezilmiştir. Bu gezinin en önemli noktası, Amasra İşletmesi'nde yer alan çoğu atölye yapısının, mimarlık değeri olarak yüksek nitelikte olduğunun gözlemlenmesidir. Bütün atölye alanları, içerlerindeki mekanik aksamla birlikte korunmalı, yapıların içerisinde bulunan hurdaya çıkarılmak üzere olan teknik ekipmanın saklanması gerekmektedir. İşletmenin içerisinde yer alan sinema salonuna da girilmiştir. Mimari olarak çok yüksek nitelikte olan salon, hala kullanılıyor olmasına rağmen, bakımsızlıkla başa çıkmaya çalışmaktadır. Sinema salonuna ait olan projeksiyon makinesi, boyutları yüzünden yapıdan da çıkarılamayacağı için, salonla birlikte bütüncül bir şekilde korunmalıdır.

Günün ikinci yarısında Karabük Demir-Çelik fabrikasında, pandemi yüzünden fabrikanın içinde teknik gezi yapılamadığı için, yönetim kurulu raportörü Kadir Onar ile kendisinin de ilgi duyduğu endüstri mirası ile ilgili uzun ve detaylı bir toplantı yapılmış, fabrikanın Karabük tarihi için önemi ve yeri tartışılmış, işletmenin endüstri mirası ile ilgili ileride yapmayı düşündüğü projeler anlatılmıştır. Bu kapsamda, toplantının ardından, fabrikanın daha önce kurduğu ancak kapatmak zorunda olduğu ancak halihazırda yeniden açmak üzere çalışmakta olduğu Karabük Demir-Çelik müzesinin envanterinin bulunduğu depo ziyaret edilmiştir.

Teknik gezide son olarak, Karabük Demir-Çelik Fabrikası'nın yaşam alanı olarak Prost ve Janssen tarafından tasarlanmış Yenişehir Bölgesi gezilmiştir. Bu gezide, konutlar, lokaller, konaklama birimleri, eğitim yapıları ve sinema yapısı ziyaret edilmiştir.

Teknik geziye ait faaliyet bilgi raporu ve fotoğraflar Ek2'de yer almaktadır.

## 2.4. Fotoğraf Yarışması

TR81 Batı Karadeniz Bölgesi (Zonguldak, Karabük, Bartın) Türkiye'nin sanayileşmesinde ve ağır sanayi hamlesinde yer alan en önemli bölgelerden biridir. Birçok endüstriyel miras ögesine ev sahipliği yapmış bu bölgede endüstriyel mirasın tespiti, kültürel, sosyolojik ve çevresel yaşama etkilerinin fotoğraflanmasının başta Batı Karadeniz Bölgesi olmak üzere ülkemizde

endüstri mirası ve koruma kavramına olan farkındalığı ve ilgiyi arttıracakı düşünölmektedir. Korunmaya değör endüstri mirası ögelerinin endüstriyel estetik, emek ve kültürel devamlılık kavramları ile ele alınması; bölgenin endüstri geçmişı ile olan bağıını yapılarla, makinelerle, geçmişteki önemli olaylarla, kişilerle veya kurumlarla güçlenmesini sağlayacaktır.

Bu amaçla düzenlenen Endüstri Mirasıyla Batı Karadeniz Instagram Fotoğraf Yarışmasıyla TR81 Batı Karadeniz Bölgesinin endüstri mirası potansiyelinin ortaya çıkarılması, tanıtılması ve bölgenin endüstri mirası konusundaki farkındalığının arttırılması ve bölgenin bu alandaki marka değerini arttırmaya katkı sağlanması amaçlanmıştır.

Yarışma 29 Haziran-20 Ağustos 2020 tarihleri arasında düzenlenmiştir. Yarışmaya toplam 347 adet fotoğraf katılmış olup, bunların arasından şartname koşullarını yerine getirmiş 31 kişinin 95 fotoğrafı değerlendirmeye alınmıştır. Yarışmaya gönderilen fotoğraflar seçici kurul (Cemil Belder, Murat Germen, Şafak Tortu) tarafından değerlendirilmiştir.

Yarışmanın seçici kurulu ön seçim aşamasında yer alacak en iyi fotoğrafları belirledikten sonra seçilen en iyi fotoğraflar içinden seçici kurulun ortak kararıyla fotoğrafların dereceleri belirlenerek ödöl ve sergileme alan fotoğraflar tespit edilmiştir.

Yarışma afişı, ödöl alan yarışmacılar ve fotoğraf görselleri Ek 3'te yer almaktadır.



### 3. ENVANTER ÇALIŞMALARI

## 3. ENVANTER ÇALIŞMALARI

Endüstriyel mirasın tespiti, kültürel ve çevresel yaşama etkilerinin bilimsel veriler ışığında sistematik incelemesi ve korunmasına ilişkin bir doküman olan bu rapor, öncelikli olarak kapsamlı bir endüstri mirası tarihi araştırması niteliği taşımaktadır. Aynı zamanda bölgeye dair endüstri anıtlarına yoğunlaşarak, bu yapıların korunması ve kullanılması için öneriler geliştirmektedir.

Çalışma kapsamında gerçekleştirilen hazırlık çalışmalarının ardından kütüphane ve arşiv araştırmaları, mimari belge ve doküman incelemesi ile literatür taraması yapılmıştır. Literatür taraması, veri toplama ve toplanan verinin öneminin tartışılması, toplanan verilerin problemle ilişkisinin kurulması ve bilginin sınıflandırılması aşamalarından oluşan bir süreçtir. Bu bağlamda literatür taramasında: endüstriyel miras kavramı, dünden bugüne endüstri mirası, endüstri mirasının korunmasına yönelik yaklaşımlar ve dünyadan koruma örnekleri, TR81 bölgesi endüstri mirası tarihi ve kronolojisi, endüstriyel miras öğeleri, alan ve sitler, endüstri mirasına yönelik kaynaklar, mevcut ve planlanan projeler incelenmiş ve analizler raporda ilgili yerlerde sunulmuştur.

### 3.1. Endüstri Mirası Kavramı

20. yüzyılın ikinci yarısında ortaya çıkan ve 70'lerin sonundan bu yana, özellikle endüstri devrimini yaşamış toplumlarda ilgi gören endüstri mirası meselesi ve bugün, "endüstri mirası" ya da "endüstri arkeolojisi" şeklinde kültürel anlamlar yüklenen; terk edilen binalar ve donatılar yaklaşık elli yıldır insanlığı oluşturan kültürel mirasın bir parçası sayılmaya başlanmıştır. Sanayiye oluşturan yapılar, alanlar, donatılar, endüstriyel süreçler, içinde buldukları peyzaj ve ilişkide buldukları şehirler ile kurdukları fiziki ve sosyal ilişki endüstri mirası olarak kabul edilmiştir.

Eski endüstri yapılarının korunması amacıyla yürütülen; eski endüstri yapılarını araştırma, ortaya çıkarma ve kayıt altına alma işlemleri "endüstri arkeolojisi" olarak adlandırılmıştır. Ortaya çıkarılan yapılar ise "Endüstri anıtları" olarak nitelendirilmektedir. Korunan varlığın, tekil bir endüstri yapısı değil, belirli bir alanda toplanan yapı ve tesislerin tümü olduğu durumda ise, alan bir bütün olarak anılmış ve "endüstri sitesi" olarak tanımlanmıştır. "Endüstri mirası" kavramı, eski endüstri yapılarının korunması yaklaşımının uluslararası boyut kazanmasıyla ön plana çıkmış, endüstri anıtları ve sitelerinin aslında ulusal olduğu kadar uluslararası bir mirasın da bileşenleri olduğu görüşü bu süreçte benimsenmiştir.

"Endüstriyel miras" genel olarak mekanik araçlarla ve düzeneklerle mal ve/veya hizmet üretme etkinliğinin gerçekleştiği özgül mimariyi bütünsel olarak kendisine konu alan bir disiplin olarak tanımlanmaktadır (Tanyeli, 2000).

Büyük Britanya'nın kuzey sanayi bölgelerinde ortaya çıkan bu kavram; geçmişe ait üretim etkinlikleri ve bu amaçla oluşturulan mimari bütünlükler, 20. yüzyılın ikinci yarısından itibaren endüstri mirası kapsamında ele alınmaktadır. Genel olarak endüstriyel mirasa bakıldığında nostaljik bir görünüm olarak tanımlanmaktadır. Edwards ve Llurdés (1996) endüstriyel mirası; insanlar tarafından oluşturulmuş alanlar, binalar ve önceki dönemlere ait endüstriyel süreçlerden kaynaklanan görünüm olarak tanımlamışlardır. Sonradan endüstriyel dönemlere ait fabrikaları ve üretim süreçlerinde kullanılan makineleri de ekleyerek tanımlarını genişletmişlerdir.

Günümüz akademik dünyasında "endüstri mirası" kavramı, kriterleri uluslararası komitelerce belirlenmiş tarihsel bir niteliğe sahip eski sanayi binalarını, alanlarını ve ilgili her türlü donatıyı; "endüstri arkeolojisi" ise endüstri mirasını oluşturan unsurlarla ilgili inceleme ve belgeleme gibi yöntemleri açıklamak için kullanılmaktadır. Endüstri arkeolojisinin önemi, sanayinin geçmişi ile bugününün daha iyi anlaşılmasını sağladığı, endüstri aktivitesi sonucunda üretilen belgenin, eserin, yapının, insanın, yerleşimin ve peyzajın tüm kanıtlarını incelemesinden gelmektedir. Endüstri arkeolojisi, endüstri mirası öğelerinin her katmanıyla disiplinler arası bir süreçle araştırılmasını sağlar. Yapıları incelediği için mimari ya da mimarlık tarihi, gelişim aşamaları açısından arkeoloji, sanayi ile ilişkisi insan hayatını incelediği için sosyoloji, politik ve para ile ilgili zaman dilimleri ile ilgilendiği için politika ve ekonomi gibi bilim alanları ile yakın ilişkiler kurar.

Sonuç olarak; endüstriyel miras kavramı endüstriyel döneme ait alanları, farklı mimarideki binaları, santralleri, makineleri ve donanımları kapsamaktadır. Bunların yanı sıra işçilerin barınaklarına, endüstriyel yerleşim alanlarına, süreçlere, ürünlere ve endüstri toplumuna ait belgelere de karşılık gelmektedir. Endüstri arkeolojisi ise tüm bu kalıntıları bulma, inceleme ve belgeleme çalışmalarını ve bu çalışmalarda izlenen yöntemi ifade etmek için kullanılmaktadır.

## 3.2. Dünden Bugüne Endüstri Mirası

İlk adımları 18.yüzyıl ortalarında İngiltere'de atılan ancak etkileri 19. yüzyıldan günümüze kadar uzanan Endüstri Devrimi, insanlık tarihinin toplumsal ve ekonomik dönüşümünde etkin rol oynamıştır. Endüstri devrimi teknolojik, ekonomik, sosyal ve siyasal boyutları ile 19. yüzyıl, hatta 20. yüzyıl başlarına kadar tüm dünyaya hızla yayılmıştır. Bu süreç "Manufaktur" ya da dilimizde "Zanaat" denilen el üretiminin insani olmayan güç kaynakları ile makineye devredilmesi ve fabrika düzenine geçiş olarak tanımlanmaktadır. Endüstri Devrimi ile üretim sürecindeki insan gücünün yerini makinalar almış, üretim biçimi değişmiştir.

Sanayi Devrimi'nin yaşanmasına, Avrupa nüfusunun hızlı artışı, sömürgecilik, teknolojik ilerlemeler ile üretilen buharlı makineler, girişimciliğin ve ticaret hukukunun gelişmesi, sanayi yatırımlarının artması, kapitalizmin gelişmesi, ekonomik ve ticari haklar ile özel mülkiyetlerin güvence altına alınmasına neden olmuştur. Sanayi Devrimi, sadece ticari ve ekonomik yapıyı değil, insan hayatının her alanını derinden etkileyen ve tamamen değişim yaratan sonuçlar doğurmuştur.

Bu sonuçlar 7 ana başlıkta toplanabilmektedir. Bu sonuçların her biri birbiri ile bağlantılıdır.

- Şehirlerde nüfus artışı
- İşçi sınıfının ortaya çıkışı ve sosyalizmin doğuşu
- Sömürgeciliğin yayılması
- Çevre sorunları
- Bilimsel ve teknik gelişmelerin hızlanması
- Genel refahın artması
- İnsan ömrünün uzaması

Bu devrimin yaşanmasıyla şehirlerde fabrikalar açılmış; kırsal bölgelerden kente yoğun göçler yaşanmış, şehir nüfusu hızla artarken, kırsal bölgelerde topraklar terk edilmiştir. Şehirlerde insan sayısı artınca, işçi sayısı taleplerin üstünde olmaya başlamış, çalışma ve yaşam şartları zorlu bir hal almıştır. Çocuk işçiler zorlu görevlerde çalıştırılmaya başlamıştır. Bu olumsuz durumların neticesinde ise işçi mücadelesi ortaya çıkmış ve komünizm-sosyalizm gibi akımlar doğmuştur. Bir diğer yandan hızla başlayan sanayileşme, tarım alanlarının ve ormanlarının hızla yok olmasına ve hava kirliliğine neden olmuştur. Batı ülkelerinde yaşanan gelişme ve teknolojik yenilikler nedeni ile diğer ülkeler ile arasındaki gelişmişlik farkı iyice açılmış, sanayi devriminin gerçekleşmediği ülkeler, sömürge haline gelmiştir.

Bu temel gelişme sosyal, ekonomik ve fiziksel çevreyi değiştirmiş; bir taraftan tetiklediği iç göçe bağlı olarak kentleşmenin doğuşunu sağlarken, diğer yandan mekânsal ve yapısal anlamda sunduğu yenilikler ile farklı tiplerde endüstri yapılarının üretilmesine de olanak sağlamıştır. Başlarda su kenarlarında ve hammaddeye yakın kurulan üretim yapıları, iletişim ve lojistik kapasitenin de yükselmesiyle, artık hammaddenin elde edildiği yerlerden farklı alanlarda kurulabilmesine de olanak sağlamıştır. Bu durum üretimin hedef pazarların olduğu yerlerde yapılabilmesine de imkan sağlamıştır. Bu nedenle üretim tesislerinin yayılma hızı da üretim tesislerinin kurulabileceği alanların artmasına paralel olarak artmıştır.

Birinci sanayi devrimi, çelik ve tekstil sektörünün ön planda olduğu, kömür ve buhar makinelerinin kullanıldığı, sanayileşmenin ilk aşamasını kapsayan dönemdir.



19. yüzyılda, bu ilk devrimden hemen sonra buharlı makinelerin yerini, elektrik, petrol ve doğalgaz ile çalışan makineler almıştır. Bu akaryakıt çeşitlerinin keşfedilmesi ile 1850'lerde elektrik imalathane, atölye ve fabrikalarda kullanılmaya başlanmış ve buna bağlı olarak otomobil, uçak gibi araçların icadı gerçekleşmiştir. Bu gelişmeler sayesinde ekonomi ve sanayinin gelişimi hızlanmış ve ikinci sanayi devrimi dönemi gerçekleşmiştir



Fotoğraf 1. Ford fabrikasında üretim bandıyla ilk kez üretim

1950'lerde mekanik elektrikle çalışan hesap makinesinin icadıyla başlayan üçüncü dönemde de ilk nesil bilgisayar, cep telefonu gibi yenilikler insanların hayatına girmeye başlamıştır. Üretimde bilgisayar, iletişim ve ulaşım teknolojilerinden faydalanılması ile teknolojinin hızla gelişmesiyle birlikte üçüncü sanayi devrimi gerçekleşmiştir.

Dördüncü sanayi devrimi (endüstri 4.0) olarak nitelendirilen dönem ise günümüzde yaşanmaktadır. Yapay zeka, üç boyutlu yazıcılar, robot teknolojisi, internet, sürücüsüz arabalar ve nesnelerin interneti gibi ilk 3 sanayi devriminin yapısını tamamen değiştirecek yeni buluşlar dördüncü sanayi devriminin gerçekleşmesine olanak sunmaktadır.

Bu gelişmeler, modernite diye tanımlanan olguyu yaratmış; kentlerin planlanmasından, mimarlık pratiğine, halkın üretip tükettiği ile arasındaki ilişkiye kadar, günlük yaşam dinamiklerinde hatırı sayılır oranda bir değişime neden olmuştur. Bu ilişkiler ağı üzerinden, sanayi yapılarının fiziki özellikleri ile etki alanında olduğu insan topluluğu arasındaki teknolojik, sosyal, kültürel, siyasal ve ekonomik etkileşimi okumak mümkün hale gelmiştir.

Endüstri devrimi, sosyokültürel boyutlarıyla insanların düşünce ve yaşam biçimlerinde köklü değişimlere neden olmuştur. Yaşadıkları çevre ile insanların sosyokültürel hayatlarındaki değişiklik, aynı oranda değişmiş, toplum yeni bir hayat biçimine uyum sağlamak zorunda kalmıştır. Endüstri devriminin devamındaki hızlı ve kinetik değişim, insan yaşamının her katmanını etkisi

altına almış, değişim durmaksızın devam etmiştir. Gelişen yeni teknolojiler, sanayileşmenin ilk mekanları ile donatılarının atıl durumda bırakılmasına neden olmuştur. Gelişimin rüzgarına kapılıp yeni teknolojiye ayak uydurmaya çalışan toplum, devinimi başlatan mekanları kaderleriyle baş başa bırakmak durumunda kalmıştır. Bu atıl mekanlar ve onları atıl bırakan düşünce biçimi, endüstri mirası kavramının masraflı bir meseleye dönüşmesine neden olmuştur.

Üretim yöntemlerinin, makine ve ekipmanlar ile üretim sürdürülebilirliğe bağlı olarak ürünlerin de modernleşmesiyle gelen baskı yüzünden işlevleri kayb olduğu için, bu yapılar işletmelerin bakım ve onarım maliyetlerini üstlenmek istememeleri sebebiyle, gerekli onarımı görmemiş, atıl bırakılmış ya da hurda olarak satılmıştır. Bu üretim ve para kazanabilir olma durumunun yarattığı baskıdan bağımsız olarak, sanayi yapıları giderek kent tarafından yutuldukları için, kent içerisinde yeni gelişimlere olanak sağlamak ve arazi üzerinden rant sağlamak amacıyla yıkılmak zorunda kalmıştır.

Bilimsel ortam ve toplum, ancak 20. yüzyılın ikinci yarısında bu yitirilen değerlerin farkına varabilmiş, bu yapıların atıl bırakılması veya yıkılmasının kültürel bir boşluk yarattığı, ekonomik olarak değerlendirilebilecek durumdayken farklı gerekçelerle endüstri mirasına sahip çıkılmaması tartışılmaya başlanmıştır. Bu yapılar için duyulan bu hassasiyet, Avrupa'nın birçok ülkesinde, ilk önce ulusal olarak, sonra Britanya öncülüğünde uluslararası boyut kazanmıştır. 1970'li yıllarda nitelikli koruma örneklerinin artması, kullanarak koruma anlamında değerlendirilmesi, daha sonraki yıllarda konuyla ilgili yapılan toplantıların, endüstri mirasının korunmasında örgütlü bir mücadele vermek adına TICCIH (The International Committee for the Conservation of Industrial Heritage-Uluslararası Endüstri Mirasını Koruma Komitesi) adlı bir çatı altında toplanmasına neden olmuştur. Üç yılda bir toplanan bu örgüt, önceden açıklanan bir konu hakkında, aza ülkelerin sanayi yapıları ve üzerlerindeki potansiyel tehditler ile ilgili olan biteni takip ederek, tüzükler yayınlamakta, basılı materyaller çıkarmaktadır. Bu örgüt ile birlikte, ERIH Derneği de (The European Route of Industrial Heritage/Avrupa Endüstri Mirası Güzergâhı) 2008 yılında kurulmuş bir sivil toplum örgütüdür.

Endüstri mirasında bir önemli konu ise ulaşım ağları ve demiryollarıdır. Sanayi yapılarının el işliklerine göre lojistik olarak daha kullanışlı hale getirilebilmesi, demiryolunun yaygınlaşması ile mümkün olmuştur. 19. yüzyılın ikinci yarısından sonra, endüstri devrimi ile gelişen demiryolu taşımacılığı, batılı emperyalist ülkelerin sömürgelerindeki hammaddeyi hızlı bir biçimde kara ve sonra bağıntılı olarak deniz yoluyla ana karaya getirme çabaları, demiryolunu hem endüstrinin bir parçası haline getirmiş hem de politik bir karakter kazanmasına neden olmuştur.

Demiryolunun gelişimi, sanayi komplekslerinin yayılımını etkilediği gibi, şehircilik ve mimarlık açısından da etkili olmasını sağlamıştır. Kentlerin gelişim süreci, demiryolu hatları ile doğru bir ilişki kurmak durumunda kalmıştır. Aynı durum, endüstrinin etrafında gelişen yeni uydu kentler için de geçerlidir. Sanayileşmenin getirdiği sosyoekonomik koşullar ve artan mevcut nüfus, endüstrinin gelişmesiyle erişilebilirliği artan demir ve çeliğin de yapı malzemesi olarak kullanılmaya başlamasıyla, kentlerin, sanayi ile ilişkili olarak demiryolları etrafında genişlemesine ve yoğunlaşmasına, farklı bir geri bildirim ile sanayi yapılarının da yeri seçilirken demiryolu ağının bir kriter olmasına neden olmuştur. 1830'lu yıllarla birlikte, demiryolu yolcu taşımacılığında da kullanılmaya başlanmış, sanayinin oluşturduğu sosyokültürel ortam, demiryolu sayesinde birbiri ile iletişebilir hale gelmesini sağlamıştır. Günümüze kadar hızla gelişen teknoloji ile sağlanan bu mobilitenin, günümüzde dünyanın küresel olarak iletişimini sağlayan bir öncülü olduğunu söylemek, demiryolunun kullanılmaya başladığı andan bu ana kadar olan gelişimini ve etkisini anlamak için kritik bir bakış açısıdır.

Dünya'da 1850'de 23 bin km, 1907'de 320 bin km'lere kadar ulaşan demiryolu ağı, ülkemizde ancak 1950'lerde Osmanlı Dönemi'nden miras alınan 4 bin km'lik demiryolunun 2000'li yılların başında 8 bin km, 2021'e gelindiğinde 11 bin km'ye ulaşmasıyla, sanayi bölgelerinin gelişmesine paralel olarak Türkiye'deki kalkınma hareketinin önemli bir parçası olmayı başarabilmiştir.



*Fotoğraf 2. İstanbul-Hicaz Demiryolu'nun başlangıcı, Haydarpaşa Tren İstasyonu*

Demiryolu mirası, endüstri mirasının alt başlıklarından biri kabul edilebileceği gibi, kapsadığı alan endüstri mirasına benzer kriterler ile tanımlanabilir. Demiryolu hatları, rayları, köprüleri ve yapıları gibi alt yapılar ile istasyon, bakım atölyesi gibi üst yapılar, hareketli tüm makineler, yapı ve demiryolu hatlarına bağlı tüm ekipman ile taşınabilir nesnelere ve geçtiği güzergah demiryoluna ait endüstri mirası kapsamında değerlendirilebilir. Demiryolu mirasının tanımlanması ve korunması, endüstri mirasına göre çok daha yeni bir konu olmakla birlikte, ancak 1990'lı yıllarda ikisi birlikte bütüncül bir şekilde incelenmeye başlanmış 1999 yılında Dünya Mirası listesine giren örneklerle birlikte uluslararası anlamda da kabul görmüştür.

Türkiye'de demiryolu ağları, Osmanlı'nın sanayileşme ile birlikte kurguladığı Batılılaşma hareketleri ve genç Cumhuriyet'in sanayi kalkınmasına yönelik eylemleriyle birlikte özel bir önem taşımaktadır ve bu önem, endüstri mirasının birebir öznesidir.

1960'lı yıllarda batılı ülkelerde başlayan, üretim biçimlerinin daha geniş alanlara gereksinim duyması sebebiyle arsa fiyatlarının ve trafiğin artması ile güvenlik sorunlarının çoğalması nedeniyle büyük firmaların üretim merkezlerini kent dışına taşınmasına dayalı yeni bir tür kentleşme süreci, Avrupa ve Amerika kent merkezlerinde yer alan sanayi tesislerinin kapanmasına neden olmuştur. Bu kent içi sanayisizleşme süreci, kazancı iyi olan kesimlerin de şehir merkezinde yaşamak yerine banliyölere taşınmak istemesiyle, kent merkezlerinin, üretimin ve refahın merkezleri olması özelliğini yitirmesine neden olmuştur. Buna bağlı olarak merkez ve çevresindeki işçi mahalleleri ve sanayi etrafında kurulan sosyal donatıların da gözden düşmesine sebep olmuştur. Bütün bu süreç, terk edilen sanayi ve konut alanlarının, sosyal donatıların sürekli yıpranmasına sebebiyet vermiştir. Merkezdeki bu sorun, mekansal olmaktan çıkıp, önlenemez bir şekilde, hırsızlık, çetecilik, uyuşturucu gibi sosyal sorunları da beraberinde getirmiş, sanayi alanlarını hedef alan dönüşüm projelerinin kentin boşalan ve çökmüş alanlarının temizlenmesi kapsamında yapılmasını sağlamıştır.

1980'li yıllarda, finansal gelişmelerin ve küreselleşmenin etkisiyle, ekonominin merkezleri, üretim alanları değil, kentler olmuş, bu kentler de küresel yeniden yapılanmanın, gerçek odağı haline gelmiştir. Teknolojik değişim, üretim sisteminin dünyaya yayılarak parçalanması, finans-hizmet iletişim, ulaşım sektörlerinin parlaması, kentlerde köklü dönüşümlere neden olmuştur. Ekonomik ve sosyal yapı ile yaşam tarzları farklılaşmış, kent mekânı da dönüşmüş, tüm dünyada belirgin kentsel yenilenmelerin başlamasına ve dönüşümün, bir süreç olarak kabul edilmesine yol açmıştır. 1981 yılında, Avrupa Konseyi, sorun olacağı öngörülen kentsel yenilemeyle ilgili önlemler almış, pek çok Avrupa kentindeki endüstri bölgesinin yenilenmesine ön ayak olmuştur. Bu durum batılı kentler arasında rekabetin artmasını, mekânsal yenilenmenin rekabetteki öneminin azalmasını, tarihi ve kültürel miras ile

ekonomik kalkınma arasındaki bağıın öneminin anlaşılmasını sağlamıştır. Koruma kavramı gelişmiş kentlerin tarihi kimlikleri ve bunun izlerini taşıyan mekânların önem kazanması sağlanmıştır. Yukarıdaki bahsedilen ağlarda bulunan, dünya mirası listesinde yer alan bütün sanayi kentleri, modernizm sonrası yaşanan bu süreçten etkilenmiş, bugün endüstri mirası olarak örnek gösterilen merkezlerin ortaya çıkmasında söz sahibi olmuşlardır.

Endüstri mirasının kültürel miras olarak kabulündeki önemli nedenlerden biri de onların “sanat değeri” açısından incelenmesidir. Miras öğelerinin kişinin çevresini algılamadaki etkisi ve değişime yol açması, makineler ve makine benzeri form ve mekânlar, endüstri devrimi sonrasındaki süreci yaşayan bireye, modern insana, tanıdık gelmektedir. Çeşitli akademisyenlerin bahsettikleri “fabrika estetiği”, endüstri anıtlarının sanat değerini tanımlamaktadır. Fabrika estetiği kavramı, üretim modellerinin belirlediği yer ile ilişkili mekânsal bütünlüğün niteliği olmuştur.

Fabrika estetiği kavramı, üretim modellerinin belirlediği yer ile ilişkili mekânsal bütünlüğün niteliği olmuştur. Ancak sanat değeri ile birlikte değerlendirilmesi gereken şey, Riegl’in ortaya attığı “kullanım değeri” kavramıdır. Endüstri anıtlarına yeniden işlev kazandırılması, ancak ve ancak, yeniden kullanımda bir değer görülürse mümkün olabilir. Yeniden işlev kazandırma kavramı, koruma yaklaşımlarının ekonomik kaygılarla birleşiminden ortaya çıkmaktadır. Yeniden kurgulama veya yeniden mimari, varolan mekânların yeniden kullanımını içindeki etkinlikleri içermesini yeniden düzenlenmesiyle, yeni bir mimari dilin potansiyel olarak kullanılması olarak açıklanabilmektedir. Bu tasarlama süreçleri, endüstri mekânlarının kendilerine ait ruhlarının korunmasına ve yeni bir endüstriyel mimari dilin oluşturulmasına neden olmaktadır. Aynı zamanda, bu yapıların ekonomik değerleri, bu çok katmanlı tasarım süreçleri sayesinde arttırılmış, kentsel çöküntünün odağı haline gelmiş yapılar ekonomik olarak da sürdürülebilmiştir.

Endüstri mirası ya da ona bağlı olan bütün bu koruma gerekçeleri, günümüz şartlarına göre değerlendirildiğinde, kentte yaşamını sürdürmeye devam eden toplumlar için buldukları yere olan bağlarını arttırmak üzere kurgulanabilirse sanayi yapıları ve öğeleri etrafında gelişen koruma konseptleri ve fikirleri uygulanabilir olabilecektir. Modern örnekler incelendiğinde, bu durum açık olarak karşımıza çıkmaktadır.

### **3.2.1. Anadolu’da Endüstri Mirası Tarihi; Osmanlı Devleti ve Türkiye Cumhuriyeti’nde Sanayileşme**

Sanayi Devrimi Büyük Britanya’da başlamış ve 18. yüzyılda Fransa, Almanya ve tüm Avrupa’ya yayılmıştır. Yeni üretim teknikleri geliştiren ve farklı alanlarda birçok fabrika inşa eden bu ülkeler, Avrupa uluslarının ihtiyacından daha fazla olacak şekilde seri üretime başlamış, bu yüzden farklı pazarlar ve koloniler aramak zorunda kalmışlardır. Bu yüzyılda Osmanlı Devleti ise savaşlar ve

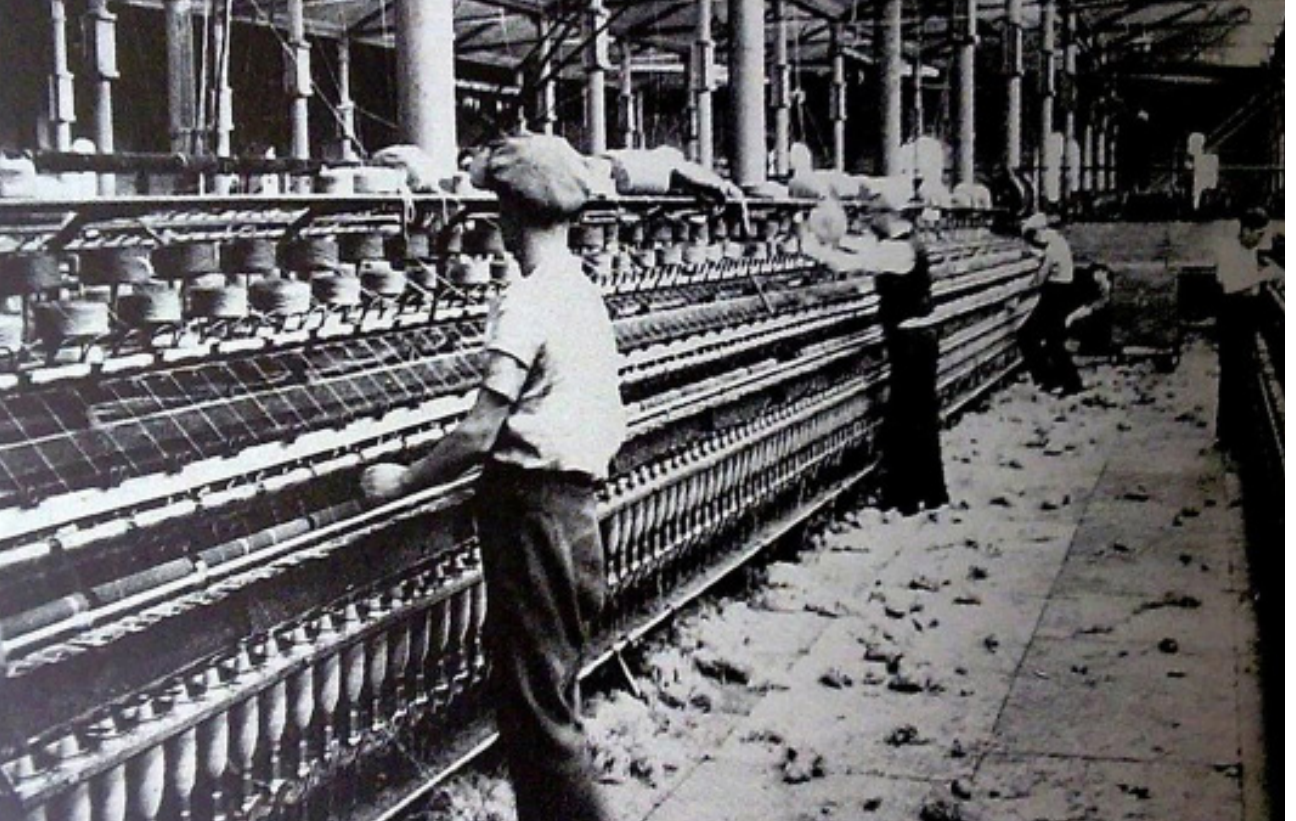


iç sorunlarıyla uğraştığından sanayileşmede rakibi olan Avrupalı ülkeleri yakalayamamıştır. 19. yüzyılda ise yerli üretim hala devam etmekte olup yerli üreticilerin ithal mallarla rekabet etme şansı kalmamıştır.

Sonuç olarak, Osmanlı Devleti, Avrupa için açık bir pazar haline gelmiş ve zanaatkarların üretimi artan rekabet karşısında hızla azalmıştır. Bunun sonucunda, Avrupa ülkelerinin imalat sistemine yaklaşabilmek için Osmanlı Devleti, 18. yüzyıldan başlayarak 19. yüzyılın ortalarında yoğunlaşarak sanayi üretiminin geliştirilmesi için çeşitli girişimlerde bulunmuştur.

Osmanlı Devleti'nde ilk fabrikalar tekstil endüstrisinde yer almaktaydı. 18. yüzyılın ilk on yılında, Osmanlı Devleti'nin desteğiyle yünlü kumaş üretimi için yeni makineler satın alınmıştır. 1720'de, ipek üretimi üzerine hem askeri ihtiyaçlar için hem de serbest piyasa için üretim yapan ikinci bir fabrika kurulmuştur. Devletin bu topyekûn mali girişimi pamuklu kumaş, demir, kâğıt ve kiremit fabrikalarının kurulması ile gelişmeye devam etmiştir. Özellikle pamuk endüstrisi, 1770'ler ile 1820'ler arasında devletin iç ihtiyaçlarını karşılayabilecek şekilde gelişmiştir. Ancak, Avrupa'da tekstil endüstrisinin hızlı gelişimi ve dış ticaretin genişlemesi, bu sanayileşme hareketinin hızına ortak olamayan Osmanlı Devleti'nin pamuk, ipek ve yün imalatının azalmasına neden olmuştur.

Fotoğraf 3. Feshane-i Amire



18. yüzyılın sonlarında sanayileşme girişimleri çoğunlukla askeri amaçla üretimi hedeflemiştir. 1793 ve 1794'te Avrupa'nın çağdaş üretim teknikleri ise III. Selim'in başlattığı batılılaşma hareketi sırasında getirilmiştir. 19. yüzyılın ilk yıllarında, "ön buhar dönemi" sırasında, Osmanlılar çeşitli fabrikalar kurmuşlardır. Sanayileşme adımları 1805'te kâğıt ve kumaş fabrikaları, 1816'da askeri teçhizat, 1827'de İstanbul'da Dikimhane-i Amire, 1835'te İzmir'de kumaş fabrikası ve İstanbul'da Feshane veya farklı şehirlerdeki barut fabrikaları ile devam etmiştir. Devletin sanayileşme yönünde çabası aşikar olmasına rağmen, altyapı eksikliği ciddi bir engel olmaya devam etmiştir. Hammadde bulma sorunu, ulaşımdaki zorluklar ve mali sıkıntılar için devlet çözüm bulmak üzere yeterince ilgi gösterememiştir. Ortaya çıkan zorluklar, yeni teknolojilerin de Batılı devletler tarafından geliştirilmeye devam etmesiyle 19. yüzyılın sonlarına doğru hız kazanmıştır.

İlk sanayileşme eylemlerinin sorunları ve dış kaynaklara bağımlılığın devam etmesi, Osmanlı Devleti'ni daha planlı bir endüstriyel atağa zorlamıştır. 1839'un idari reformları olan Tanzimat Devrimi, siyasette, orduda, hukukta, eğitimde ve sanayide gelişmelere neden olmuştur. 19. yüzyılın sanayileşmesi, devletin rolü gereği bazı araştırmacılar tarafından iki aşamaya ayrılmaktadır:

- Birinci Dönem: Makineleşme hareketi, 1840-1850
- İkinci Dönem: İslahı Sanayii, 1860-1876

Birinci Sanayileşme Dönemi (1840-50) büyük ölçüde hükümet tarafından mali olarak desteklenmiş ve önceki girişimlerden çok daha planlı bir şekilde hazırlanmıştır. Dönemin özelliği, İstanbul başta olmak üzere büyük şehirlerde birçok fabrikanın devlet ve özel sektör tarafından kurulmasında kendini gösteren 'Makineleşme Hareketi'dir. Ayrıca nitelikli eleman yetiştirmek için imalat ve mühendislik alanında eğitim kurumları da kurulmuştur.

Demiryolu veya telgraf hatları gibi altyapı işlerinin inşası ve yenilenen veya yeni açılan fabrikaların neredeyse tamamı Osmanlı ordusunun ve sarayın ihtiyaçlarını karşılamak için çalışmıştır.

Makinelerin inşa edilmesi için yeterli bilgi olmadığı için üretim için gerekli teknik ekipmanların çoğu ve tecrübeli teknisyenler Avrupa'dan getirilmiştir. 1843-45 yıllarında kurulan Zeytinburnu Demir Çelik Fabrikası, üretim tesisi, yabancı mühendis ve işçileriyle bu dönemin odak noktalarından birisi olmuştur. Ancak, bu ilk dönem pek çok nedenden dolayı beklenen sonuçlara ulaşamamıştır. Osmanlı Devleti Kırım Savaşı'ndan (1853-56) sonra Avrupa ülkelerine borçlanmış, barut fabrikaları patlamış ve yanmış, bazı fabrikalar ise deprem veya farklı nedenlerle yıkılmış, çökmüş ve atıl kalmıştır.

Yönetim sorunları, deneyim ve bilgi eksikliği, teknoloji ve hammadde yetersizliği devletin içinde bulunduğu parçalanmayı hızlandırmıştır. 19. yüzyılın

ilk yarısında sanayileşme girişimlerinin başarısızlığa uğramasından sonra İkinci Sanayileşme Dönemi (1860-76) farklı bir yaklaşımla gelmiştir. Osmanlı Devleti örgütleyici bir ajan olarak yeni projelerde yer almaya ve sanayileşme için özel teşebbüsleri desteklemeye karar vermiştir.

Önceki hataların tekrar ortaya çıkmasını önlemek için aşağıda sıralanan bir dizi önlem alınmıştır:

- Gümrük vergileri artırılmıştır.
- Sergi-i Umumi-i Osmani (ulusal halk sergisi) İstanbul'da açılmıştır.
- Islah-ı Sanayi Komisyonu (sanayi iyileştirme komisyonu) kurulmuştur.

*Fotoğraf 4. Sergi-i Umumi-i Osmanî Fuar Binası, İstanbul, 1863*



Bu tedbirler, yerli üretim kapasitesine dikkat çekmeyi ve yerli üreticiler ile yabancılar arasındaki rekabeti önlemeyi amaçlamıştır. İhracatı mümkün kılmak ve ithalatı sınırlamak için vergiler yeniden düzenlenmiş, 19. yüzyıl Avrupa'sında endüstriyel gelişmeleri ve yeni ürünleri paylaşmak için açılan sergilere Osmanlı Devleti, Avrupa'daki ilk üç uluslararası sergiye katılarak yarışa tekrar girmeye çalışmıştır. Londra 1851, Paris 1855 ve Londra 1862 fuarlarında el sanatları ile birlikte tarım ürünleri batılı devletler tarafından büyük ilgi görmüştür. Bu üç fuarın başarısından sonra Osmanlı Devleti, yerli ürünlerin kalitesini, fiyatını ve çeşitliliğini görmek, üreticilerin sorunlarını tespit etmek ve başarılı olanları ödüllendirmek için İstanbul'da ulusal bir sergi açmaya karar vermiştir. 26 Şubat 1863'te Sultan Abdülaziz tarafından açılan Ulusal Sergi, sonraki aylarda da Avrupalıların katılımıyla beş ay boyunca devam etmiştir. Sergi, Islahı Sanayi Komisyonu'nun kurulmasını tetiklemiştir.





*Fotoğraf 5. Paris 1855  
Sergisinde Kadıköy Boğası*

Komasyon, seri üretime dönüşümü sağlamak için sürece zanaatkarların dahil edilmesi ve eğitim teknisyenleri için eğitim enstitülerinin kurulması üzerinde çalışmıştır. Devletin ve özel teşebbüsün sıkı çalışmasına rağmen ikinci sanayileşme dönemi, ekonomik durumun sürekli istikrarsızlığı nedeniyle beklenen sonuçları sağlayamamıştır.

Anadolu'da ulaşım güçlüğü sanayileşmeyi etkileyen bir diğer konu olmuştur. Kullanılabilir iç su yolu gelişmemiş, kıyılardaki deniz ulaşımı azınlığa hizmet etmiş, karavan taşımacılığı pahalı ve yavaş kalmış inşa edilen demiryolları ise yeterli olmamıştır. Avrupa'nın her yerinde kullanılan devrim niteliğinde bir buluş olan demiryolu, 1851-1914 yılları arasında Osmanlı topraklarına üçte biri Anadolu'da olmak üzere yaklaşık 12.000 km olarak inşa edilmiştir. İzmir-Aydın arasındaki ilk demiryolu hattı İngiliz imtiyazları tarafından inşa edilmiş ve 1866'da tamamlanmış, diğer hatların inşası 1910'lara kadar İngiltere, Fransa, Almanya ve Rusya'dan yabancı şirketler tarafından yapılmıştır. Birinci dalga inşaat hareketi, Birinci Dünya Savaşı'nın başlangıç sinyalleri ile durdurulmuş ve Türkiye Cumhuriyeti'nin kuruluşuna kadar bir daha başlatılmamıştır.

Sanayileşme aynı zamanda İstanbul, İzmir ve Selanik gibi liman kentlerinde de hızlı bir kentleşme ile gelişmiştir. Sermaye, geleceğin imalatçıları olmak isteyen Osmanlı Rumları ve Ermeniler başta olmak üzere yerel tüccarlar tarafından

sağlanmış, bununla birlikte, gayrimüslim iş sahibi ve işçilerin çoğu, Birinci Dünya Savaşı ve Kurtuluş Savaşı'ndan sonra ülkeyi terk etmiş ve sonuç olarak, yıllarca yavaş yavaş toplanan deneyim kısa sürede kaybolmuştur.

Bu dönemlerde enerji kaynaklarına ihtiyaç duyulması kömür arayışına yol açmıştır. Yabancı araştırmacılarla birlikte, 19. yüzyılın başlarında Ereğli civarında keşif hız kazanmıştır. 1829'da kömürün bulunmasıyla Zonguldak kömür havzasındaki madenler faaliyete geçmiştir ancak teknolojik yetersizlik nedeniyle ticari verimlilik gözle görülür derecede düşük olmuştur. Sanayide başarısızlık nedenleri kömür madenleri için de geçerli ve etkili olmuştur.

19. yüzyıldaki tüm bu sanayileşme çabaları başarılı olsun ya da olmasın ülkedeki fabrika sayısını artırmıştır. 20. yüzyılın sınırlı nüfus sayımına göre 1913'te 269, 1915'te 282 işletme bulunmaktaydı. Her iki yılda da fabrikaların yaklaşık %54'ü İstanbul'da, %22'si ise İzmir'de yer almaktaydı. 1913 yılı için, toplam fabrika sayısının %80'i özel teşebbüs iken sadece %8'i devlete aitti. Bahsedilen nüfus sayımları yetersiz birer araştırma olmalarına rağmen, üretim tesislerinin çoğunun iki sanayi merkezi olan İstanbul ve İzmir'de olduğu açıktır. Bu yoğunlaşma özel girişimlerin sektöre öncülük etmesiyle ve yeterli sayıda fabrikanın kurulmasını destekleyemeyen Osmanlı Devleti'nin ekonomik durumuyla açıklanabilir. Miktar artışına rağmen, Osmanlı Devleti üretimde kalite eksikliği nedeniyle hala yabancı üretime bağımlı kalmıştır.

Osmanlı Devleti'nin mali durumu, ülkenin içinde bulunduğu koşullar ve uygulanan ekonomi politikaları, sanayileşmenin başarısızlığının birincil nedeni olarak görülebilir. Devlet daha önce de belirtildiği gibi altyapı yatırımları yapmadan, hammadde veya enerji kaynağı aramadan, yeterli ulaşım ve haberleşme tesislerini inşa etmeden sanayide yüksek performans elde etmeye çalışmış ancak başarısız olmuştur. Ayrıca, kuruluş ve idare için yönetim yeteneği ve deneyimi yeterli düzeyde dikkate alınmamıştır.

20. yüzyılın başlarında Osmanlı Devleti finanse edilemeyen birçok savaştan sonra ekonomik olarak yıkılmış ve devlet başka ülkelere borçlu hale gelmiştir. Mali ve idari başarısızlık, Osmanlı topraklarının farklı bölgelerinde yabancı ülkelerin kontrolü ele geçirmesine neden olmuştur. Kurtuluş Savaşı, I. Dünya Savaşı'ndan yenik çıkan Osmanlı İmparatorluğu'nun itilaf devletlerince işgali sonrasında verilen uzun mücadeleden sonra özgür bir toprak sağlanmasını ve sonrasında Türkiye Cumhuriyeti'nin kurulmasını sağlamıştır. Savaş sırasında tüm kaynaklarını tüketen ülkenin, ilkel bir tarımsal üretimi ve çok güçlü olmayan bir sanayisi bulunmaktaydı. Türkiye Cumhuriyeti'nin en önemli iktisadi ve sosyal sorunu, büyük ölçüde dışa bağımlı olan ekonomisi ile tarımsal üretim olarak belirlenmiştir. Yeni Cumhuriyet Mustafa Kemal Atatürk önderliğinde ekonomik bağımsızlığı sağlamak için mali, sosyal ve kültürel reformlar yapmak üzere harekete geçmiştir. Dış borçların geri ödenmesi, Türkiye'de çalışan yabancı firmaların satın alınması ve yeni tesisler için yatırım yapılması için acil bir plana ihtiyaç duyulmuştur.

İzmir İktisat Kongresi, Türkiye Cumhuriyeti'nin kuruluş ilanı öncesinde yeni hükümetin ekonomik programını planlamak amacıyla 17 Şubat-4 Mart 1923 tarihleri arasında düzenlenmiştir. Kongre çiftçi, işçi, tüccar gibi çeşitli mesleklerden farklı kişileri bir araya getirmiştir. Ekonomik bağımsızlık, siyasi bağımsızlık kadar önemli olduğundan İzmir'deki toplantıda öncelikle ülkenin ekonomik altyapısının inşa edilmesi, yerel girişimcilerin hızlı bir sanayileşme için teşvik edilmesi ve maden gibi yer altı kaynakları ile hammadde olarak kullanılacak tarım ürünleri gibi yer üstü kaynaklarının işlenmesi amaçlanmıştır. Bu niyetleri desteklemek amacıyla alınan kongre kararları kısaca şu şekilde sıralanabilir:

- Özel girişimcilerin desteklenmesi,
- Yatırımcılara kredi sağlayacak bankaların kurulması,
- İç hammaddeye ihtiyaç duyan yeni sektörlerin kurulması,
- Temel tüketim mallarının üretimine önem verilmesi (un, şeker, pamuk kömür, demir ve yakıt)
- Önemli işletmelerin millileştirilmesi,
- Limanlarda kıyı ticareti "kabotaj" hakkına sahip olunması.

İzmir İktisat Kongresi kararları arasında, "yeni sanayilerin kurulması" ve "günlük tüketim malı üretimine önem verilmesi" dönemin erken dönem sanayi faaliyetlerine yön veren unsurlar olmuşlardır. Sanayileşmenin hızlı bir ilerleme için bir gereklilik olduğu katılımcılar tarafından kabul edilmiştir. Kongrede alınan kararların uygulanabilmesi için 1927 yılında Teşviki Sanayi Kanunu çıkarılmıştır. Bu kanunla hükümet, fabrikaların kuruluşunu hızlandırmak için özel yatırımcılara bazı faydalar sağlamayı amaçlamıştır.

*Fotoğraf 6. İzmir İktisat Kongresi, 1923*



1920'lerin sonlarına doğru dünya önemli bir ekonomik sorun olan Büyük Bunalım ile karşı karşıya kalmıştır. Ekonomik bir model oluşturmaya yeni başlayan Türkiye Cumhuriyeti, 1930'larda Büyük Bunalım'ın etkileriyle karşılaşmıştır. Çözülme bekleyen iki büyük mali sorun bu süreçte etkili olmuştur. Bunlar, "Bağımlı ekonomi ve Osmanlı'nın yabancı şirketlere olan borçları"dır. Krizden kurtulmak için politikacılar altyapı inşa etmek, yabancı şirketleri satın almak veya borç ödemek arasında seçim yapmak zorunda kalmışlardır. Bu zor durum, Haziran 1929'da ilk ekonomik planlama çalışmasına yol açmıştır. Bu planın ana fikri, hükümet tarafından endüstriyel faaliyetlerin belirlenmesi ve özel sektör tarafından uygulanmasının sağlanması olmuştur. Ancak içerisinde bulunan ekonomik kriz, özel sektörün iflasına yol açtığı için planlar tamamen değişmiş ve hükümetin sanayi ve üretime mali destek sağlaması 1930'larda bir zorunluluk haline gelmiştir.

Bu on yıl boyunca ekonomik durum, savaş sonrası dönemin sıkıntıları, sermaye sahibi olan ve üretimde baskın bir role sahip gayrimüslimlerin göçü, altyapı yetersizlikleri ve sorunları sanayileşmeyi yavaşlatmıştır. Dönemin olumlu yanı demiryolu inşaatının hızlanmasıdır. Düzgün bir ulaşım ağının önemi ve ihtiyacının farkına varılmış, 1938'de Osmanlı'dan kalan 4 bin km'ye ek olarak 3 bin km demiryolu hattı inşa edilmiştir. Büyük Buhranın etkileri, ekonomide iki ana politik yaklaşımın ortaya çıkmasına neden olmuştur: korumacılık ve devletçilik. Devletçilik, Mayıs 1931'de Halk Fırkası'nın programına girmiştir. Devletçiliğin temel ilkeleri, hükümet tarafından kamu yararına büyük ölçekli tesisler kurmak ve milli sermaye kaybını önlemek için özel sektöre rehberlik ve koruma sağlamak olmuştur. 1928-39 yılları arasında tüm mali zorluklara rağmen birçok yabancı şirket hükümet tarafından satın alınmıştır. Demiryolları, Haydarpaşa Liman İşletmesi (1928), İstanbul Rıhtım İşletmesi (1934), İstanbul Telefon İşletmesi (1936), İzmir Rıhtım ve Tramvay İşletmesi (1937), Ereğli Şirketi (Zonguldak Limanı, demiryolu ve madenlerle Kozlu ve Kilimli demiryolları) (1937), İstanbul Elektrik İşletmesi (1938) bu süreçte kamulaştırılan başlıca sanayi işletmeleri olmuşlardır.

Devletçilik, 1933 yılında hazırlanan ve 17 Nisan 1934'te kabul edilen Birinci Beş Yıllık Sanayileşme Planı'nın da ana ilkelerinden birisidir. Bu planla ülke genelinde organize bir sanayileşme başlatılarak devlet yönetici olarak ekonomik hayata girmiştir.

Ana planın esasları şu şekilde ifade edilebilir:

- İlk olarak hammaddesi ülkede yetişen veya yakında elde edilecek sektörler seçilecektir.
- Büyük sermaye ve teknik güce ihtiyaç duyan fabrikaların temeli, devlet veya milli kurumlar tarafından atılacaktır.
- Sanayilerin üretim kapasitesi ülkenin ihtiyaçları ve tüketimiyle orantılı olacaktır.

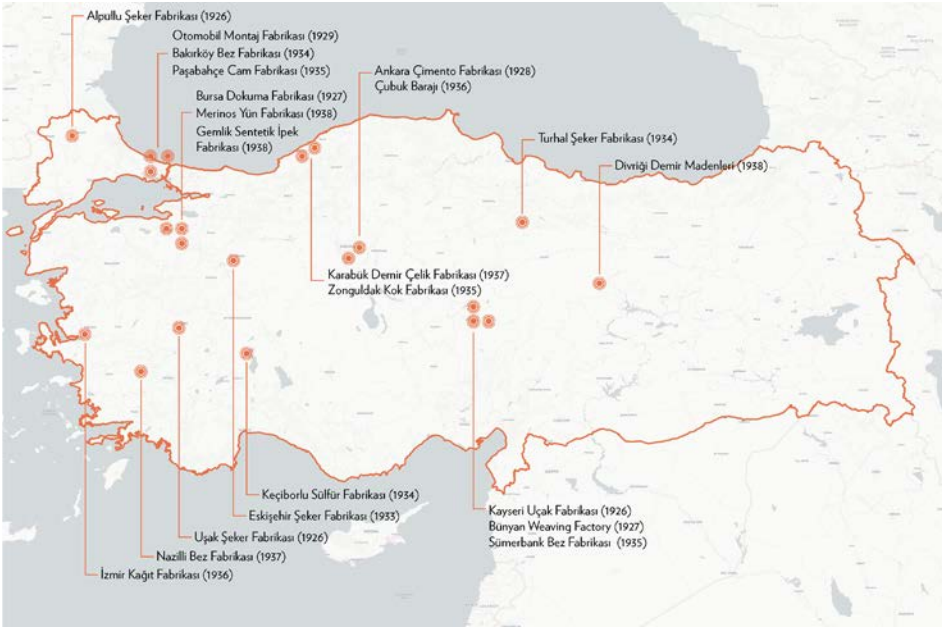


Planın finansmanı esas olarak vergiler ve iç borçla karşılanmıştır. Devletçilik politikası sadece endüstriyel faaliyetler için geçerli değildir; devlet ayrıca kooperatiflerde, demiryolu idaresinde veya yabancı şirketlerin millileştirilmesinde yer almıştır. Bu dönemde tarımsal faaliyetleri teşvik etmek için toprak reformu da yapılmıştır. Tamamlanmamış yatırımlar sebebiyle sanayi üretimi 1936 yılına kadar yavaş bir şekilde artmıştır. Ancak daha sonra hızlanmış ve dönem sonunda hedeflerin çoğu başarı ile sağlanmıştır.

İkinci Beş Yıllık Sanayileşme Planı'nın hazırlanması, ilkinin uygulanmasının hemen ardından 1936'da başlamıştır. İkinci plan, davalar, finansman ve ülke çapında gerçekleştireceği eylemler açısından öncekinden çok daha kapsamlı olarak hazırlanmıştır. Planın sanayi kolları; madencilik, kömür üretimi (Ereğli kömür havzası idaresi), bölgesel elektrik santralleri, yerli akaryakıt sanayi ve ticaret, toprak sanayi, gıda sanayi ve ticaret, kimya sanayi, mekanik sanayi ve denizcilik olarak sıralanmıştır.

Planın ana esasları:

- Ülkenin ekonomik durumuna uygun, büyük sermaye ve teknik güce ihtiyaç duyan, hammaddesi yerel olarak bulunabilen endüstriler geliştirmek
- İhracat için madenleri işlemek
- Gelir elde etmek: Deniz ürünleri, hayvanlar ve tarım ürünlerinin satışı ile halka açık bir ekonomi yaratmak
- Kömür üretimini rasyonelleştirmek ve sıvı karbonhidrat (askeri kullanım için) üretim problemini ve konutların ısınma problemini çözmek
- Mekanik endüstrisinin ilk adımı olarak fabrikalar kurmak, (Karabük Demir Çelik Fabrikası) olarak belirlenmiştir.



Şekil 1. İkinci Beş Yıllık Sanayi Planı'nda Yatırımları Gösterir Harita

2. Dünya Savaşı'nın yaklaşması ve küresel ekonomi üzerindeki etkileri planın tümüyle uygulanmasını engellemiştir. Ancak olası sanayi yatırımlarının yerini gösteren haritadan, Türkiye'nin doğu, orta ve kuzey kesimlerinin yeni sanayi odağı olarak seçildiği, ancak batının öneminin devam ettiği ortaya çıkmıştır. Bu şekilde, batı kesimlerindeki dengesiz büyüme telafi edilmek üzere planlama yapılmıştır. Güney sahilini deniz yollarıyla kuzeye (İskenderun'dan Trabzon'a) bağlamak, deniz ulaşım sistemini destekleyecek bir başka önemli altyapı planı olarak düşünülmüştür. Yakın zamanda kurulmuş bir devletin sürekliliğini sağlamak için ekonomiyi öncelikli konu olarak ele alınması bir zorunluluk olarak ortaya çıkmıştır.



*Fotoğraf 7. Karabük Demir Çelik fabrikasında üretilen Türkiye'nin ilk demir ignotu*

Türkiye Cumhuriyeti'nin 1920'ler ve 1930'lardaki tüm endüstriyel girişimleri ve ekonomik planları, ekonomiye verilen önemi göstermektedir. Altyapı yatırımları ve kurulan üretim tesisleri, ülkenin mevcut kapasitesini hem hammadde hem de insan gücü açısından verimli bir şekilde kullanmıştır. Hükümetin hızlı bir iyileşme çabası başarılı olmuştur. Sanayileşme aynı zamanda demiryolu ve fabrikalar aracılığıyla Anadolu'nun küçük kasabalarına "modern kültürü" tanıtmanın bir aracı olarak da kullanılmış; endüstriyel kompleksler sadece yeni bina türleri (işçi konutları, sinema, kulüpler vb.) değil, aynı zamanda çağdaş günlük rutinleri de beraberinde getirmiştir.

İkinci Dünya Savaşı, sanayi alanında 1930'larda planlanan gelişimi kesintiye uğratmıştır. Gürel Tüzün, savaş sonrası yılların ekonomik durumunu iki döneme ayırmaktadır. 1946-1953 arasındaki ilk dönemde, önceki korumacı ekonomik politikalar geride bırakılmış, ithalat serbestleştirilmiş ve dış borçlar

artmıştır, 1954 ile 1960 arasındaki ikinci dönemde, son yedi yıllık stratejiden vazgeçilmiş ve ithal malların üretimine öncelik veren yeni bir endüstriyel yaklaşım izlenmiştir. Son yıllardaki endüstriyel girişimlerden farklı olarak, özel girişimler daha çok desteklenmiştir. 1950'lerin sanayileşme politikasının önemli özellikleri, tüketim malları (tekstil, gıda, seramik vb.) üretiminden dayanıklı tüketim mallarına (ilaç, kimya, otomotiv vb.) geçiş, özelleştirme ve dışa bağımlılığın artması, yoğunlaşma ve sermayenin merkezileştirilmesi olmuştur.

1960'lar sanayiye ekonominin önde gelen sektörü olarak gören yeni planlama yaklaşımlarıyla gelmiştir. Yerli yatırımları artırarak sanayi faaliyetlerini büyütmeyi ve dışa bağımlılığı azaltmayı amaçlayan kalkınma planları bu dönemin ana politikalarını belirlemiş, ithal malların yerli üretimi hala gündemde önemli bir yer tutarken, yatırım yapılabilecek malların imalatına geçiş devam etmiştir. Bununla birlikte, teknoloji, kapasite, ürün kalitesi, verimlilik gibi hayati unsurlar dikkate alınmamış ve zamanla dışa bağımlılık arttığı için girişimler sonunda başarıya ulaşamamıştır. Döviz bağımlılığın artması 1970'ler ve 1980'lerin sanayileşmesini etkilemiştir. Paranın varlığına bağlı olarak yatırımların artması ya da gerilemesi, finansal planlama politikasını kısa vadeli kalkınma programlarına kaydırmıştır.



Fotoğraf 8. 24 Ocak 1980 kararlarını takip eden günlerde gazete manşeti

Bu süreç sonunda, bir adım daha ileri gidilerek tüketim malları, dayanıklı tüketim malları ve yatırım malları başlıklarında üç ana gruptan oluşan sanayileşme sürecini tamamlamak için yatırım malları endüstrisini kurmaya karar verilmiştir.

Çalışmalar sonucunda, motor ve makine endüstrileri kurulmaya başlanmış, ancak 1980'lerin siyasi ve ekonomik krizi gelişmeyi durdurmuştur. Hükümet, endüstriyel yatırımları durdurmuş ve birçok ulusal fabrikayı özelleştirmeye başlamıştır. Kriz özel sektörü de etkilemiş; yatırımlar gözle görülür şekilde

azalmış ve yatırımcılar turizm, emlak veya bankacılık gibi daha karlı alanları tercih etmiştir.

Türkiye'nin ekonomik sorunları 1990'larda da devam etmiştir. Özellikle sanayi alanında yetersiz yatırım, yeniden yapılanma zorunluluğu ve yeni teknolojilerin elde edilmesindeki düzensizlikler başlıca sorunlar olmuştur. Daha önceki dönemlerin iddialı ve verimli sanayileşme girişimleri zaman içinde birçok nedenden dolayı değişmiştir. Sınai gelişme önem kazanmış ancak uygulanan politikalarından dolayı kaybolma noktasına gelmiştir. Hem yerli hem de yabancı şirketler farklı şehirlerde endüstri üsleri kurmasına rağmen, bağlantısız ve tutarsız iyileştirme planları endüstrinin gelişimini engellemiştir.

*Fotoğraf 9. 1934'te açılan SEKA İzmit fabrikası 90'lı yılların ekonomik krizlerine direnememiş, özelleştirilmiş, sonra da yıkılmıştır.*

2000'li yıllarla birlikte Türkiye sanayileşme açısından önemli yol kat etmiş, merkezi hükümetin devamlılığı, sanayinin gelişmesinin ana lokomotif olmuştur. Ancak böyle bir geçmişin ışığında endüstri mirası gibi konular, tartışılabilir ve araştırılabilir alanlar olmaya başlamıştır.





### 3.3. Endüstri Mirasının Korunmasına Yönelik Yaklaşımlar ve Dünyadan Koruma Örnekleri

Kültür ve tabiat varlıklarının korunması, geçmişi 19. yüzyıla kadar uzandığı için daha tanıdık bir kavramken endüstriyel kalıntıların korunması nispeten yeni bir kavramdır. Yaklaşık olarak son elli yıldır akademisyenler ve kamuoyu tarafından kabul görmektedir.

Dünyada, 1950'lerden sonra sanayi tesislerinin terk edilmesi ve yıkılması halkın tepkisini uyandırmıştır. Bu fabrikalarda nesiller boyu çalışan insanlar tarihlerinin kaybolmasına karşı çıkmış ve kendi miraslarını korumaya çalışmışlardır. Bu tepkilerin ardından, endüstriyel binaların hızla yıkılmasını önlemeyi amaçlayan profesyoneller ve gönüllüler tarafından ilk adımlar atılmıştır.

İngiliz sanayi devrimine ait bazı anıtların korunması ve kaydedilmesi ilişkili olarak "endüstriyel arkeoloji" terimi, Birmingham Üniversitesi'nde bu konuda çalışmalarını sürdürülen Michael Rix'in 1955 yılında "Amateur Historian" dergisinde yayınladığı "Endüstri Arkeolojisi" başlıklı makalesinde ilk defa şu satırlar ile dile getirmiştir: "Sanayi Devriminin çıkış noktası olarak İngiltere, bu devrimin bir seri anıtlarıyla dolu. Diğer ülkeler makinelerini dünyanın çehresini değiştiren hareketi simgeleyen anıtların listelenmesi ve korunması için düzenliyorlar. Fakat birkaç özellikli müze dışında bunların ulusal miras olduğundan habersizler, bu yerlerin çoğunluğu farkında olmadan yok edilmekte" (Rix, 1955).

Endüstri arkeolojisi; atıl endüstri bölgelerinin, binalarının, makinelerinin, alt yapı sistemlerinin, işçi konutlarının korunması ve bunların yeniden kullanım ölçütlerinin geliştirilmesi ile ilgilenmektedir. Kentin endüstri devrimini yansıtan bu mekânların tamamen yok olma tehlikesine karşı geliştirilmiş bir çalışma alanıdır. Endüstri anıtlarının araştırılması, yerinde incelenmesi, kayda geçirilmesi ve bazı hallerde koruma altına alınmasıyla ilgili çalışma alanını tanımlayan bu kavramın hedefi, bu anıtların sosyal ve teknolojik tarih bağlamı içerisindeki önemini değerlendirmektir (Kazas, 2008).

#### 3.3.1. Eski Endüstri Yapılarının Korumanın Uluslararası Boyut Kazanması

Eski endüstri yapılarının korunması yaklaşımının uluslararası düzeye taşınmasında İngiliz ekolü öncü rolü oynamıştır. İngiltere'de endüstri arkeolojisi konusunda önemli bir uzman ve 1971-1983 arasında "Ironbridge Gorge Museum" yöneticiliğini yapan Neil Cossons'un önerisi üzerine, 1973 yılında, FICCIM – First International Congress on the Conservation of Industrial Monuments (Birinci Uluslararası Endüstri Anıtlarını Koruma Kongresi), 8 ülkeden gelen 61 delegenin katılımı ile toplanmıştır (Trinder, 2000). İngiltere'nin yanı sıra, Kanada, Doğu ve Batı Almanya, İrlanda, Hollanda, İsveç

ve Amerika Birleşik Devletleri'nin müzelerinden, üniversitelerinden ve devlet kurumlarından ilgilileri ve yetkilileri bir araya gelmiştir. Bu kongre konunun uluslararası düzeyde tartışmaya açılması açısından önemli yere sahiptir.

Birinci Uluslararası Endüstri Anıtlarını Koruma Kongresi (FICCIM)'nin ortaya çıkarttığı olumlu etki üzerine, aynı kapsamdaki toplantıların ikincisi, SICCIM – (Second International Conference on the Conservation of Industrial Monuments) İkinci Uluslararası Endüstri Anıtlarını Koruma Konferansı adıyla, 1975 yılında, Almanya'nın Bochum kentinde gerçekleştirilmiştir.

1978 yılında, İsveç'in Stockholm kentinde gerçekleştirilen üçüncü ayağı ise yeni bir örgütlenmeye sahne olmuştur. Üçüncü Uluslararası Endüstri Anıtlarını Koruma Konferansı'nın adı, Üçüncü Uluslararası Endüstri Mirasını Koruma Konferansı olarak değiştirilmiştir. Toplantı ile aynı kısaltmaya sahip olan bir komite; Uluslararası Endüstri Mirası Komitesi (TICCIH – The International Committee for the Conservation of Industrial Heritage) adıyla bu sırada oluşturulmuştur.

“Endüstri anıtları” ifadesi yerine “endüstri mirası” kavramını getiren bu değişiklik ile endüstri mirası kavramına odaklanan yeni örgütlenme, eski endüstri yapılarının miras kavramı kapsamında düşünülmesini sağlamıştır. Aynı zamanda bu alandaki etkinliklerin daha geniş bir alana yayılmasının önünü açtığı için önemli bir yere sahiptir.

Arkeolojik miras, tarihi bahçeler, İslami mimari mirası, kırsal mimari mirası, sualtı kültür mirası, peyzajlar vb. gibi kültürel mirasın korunmasıyla ilgili farklı konularda çok sayıda belge olmasına rağmen, resmi olarak kabul edilen yalnızca bir adet belge vardır: Endüstriyel miras konusunda onaylanmayı bekleyen uluslararası sözleşme, “Avrupa’da Endüstriyel, Teknik ve İnşaat Mühendisliği Mirasının Korunması ve Muhafazası hakkında R (90) 20 Sayılı Tavsiye Kararı” 1990 yılında Avrupa Konseyi tarafından yayınlanmıştır. Belge, endüstriyel mirasın Avrupa'nın tarihi mirasının bir parçası olduğunu belirtmekte ve üye devletlerin teknik, endüstriyel ve sivil mirasın belgelendirilmesi, korunması ve tanıtımı için önlemler almasını tavsiye etmektedir. TICCIH ayrıca bir dizi toplantıdan sonra endüstriyel mirasın korunmasıyla ilgili uluslararası bir tüzük hazırlamış ve Temmuz 2003'te “Endüstriyel Miras için Nizhny Tagil Tüzüğü” adı altında yayınlamıştır.

Tüzük, aşağıda sıralanan konularda tanımlar ve önerilerde bulunmaktadır:

- Tanımlar (endüstriyel miras ve endüstriyel arkeoloji)
- Endüstriyel mirasın değerleri
- Tanımlama, kaydetme ve araştırmanın önemi
- Yasal koruma - Bakım ve koruma

- Eğitim ve öğretim
- Sunum ve yorumlama

Tüzük, ICOMOS ve UNESCO tarafından henüz onaylanmamış olsa da endüstriyel mirasla ilgili temel kavramları özetleyen tek uluslararası belge olarak kabul edilmiştir.

### 3.3.2. Türkiye’de Endüstri Mirasının Korunması

Son zamanlarda, sanayileşmenin geç, rekabet içinde olunan ülkelere göre çok daha kısıtlı olarak gerçekleştiği toplumlarda da sanayinin bıraktığı miras önemle incelenmektedir. Osmanlı’nın son zamanlarında başlayan sanayileşme hareketleri ve genç Cumhuriyet’in tüm önemli çabalarına rağmen Türkiye, endüstri devrimini oldukça geç yakalamış, ekonomik sıkıntılar nedeniyle de oldukça kısıtlı bir oranda gerçekleştirebilmiştir.

Eski endüstri yapılarının korunması kavramıyla 1990’larda tanışan Türkiye’de, Cumhuriyet öncesinden gelen bazı üretim yapılarının ve özellikle erken Cumhuriyet dönemindeki sanayileşme hareketi sırasında kurulan fabrikaların, üretim işlevlerini yitirmelerinin ardından, endüstri mirası kapsamında koruma altına alınmaları yönündeki çabalar da son dönemlerde artmaya başlamıştır.

Endüstri arkeolojisi ve endüstri mirası kavramlarına olan farkındalık Türkiye’de de yaklaşık son otuz yıldır artmakta ve giderek artan sıklıkta gündeme gelmektedir. Kavramların Türkiye’de ilk gündeme gelişi 1990’ların başına rastlamaktadır. Bu dönemde, doğrudan “endüstri mirası” ya da “endüstri arkeolojisi” terimleri dile getirilmeden de olsa, eski endüstri yapılarına ilişkin koruma yaklaşımları şekillenmeye başlamış, daha sonra endüstri mirası çatısı altında toplanacak koruma bilinci, yaklaşık eşzamanlı olarak ortaya çıkan bu yaklaşımlardan beslenmiştir. Bu yaklaşımları ve koruma uygulamalarını, yeniden işlev kazandırılabilen yapılar ve anıtsal ölçekli yapılar şeklinde iki başlık altında incelemek mümkün olmaktadır.

### Yeniden İşlevlendirilebilen Yapılar

Eski endüstri yapılarının korunması sorunu, Türkiye’de çok uzun bir geçmişe sahip değildir. Bu yöndeki ilk uygulamalar, İstanbul’da Haliç kıyılarının temizlenmesi ve rehabilitasyonu projeleriyle ilişkilendirilmektedir. 1980’lerin sonunda İstanbul Büyükşehir Belediyesi tarafından hazırlanan bu projeler, Haliç’te yer alan bazı eski üretim yapılarının yıkılmasını da öngörmüştür. Yıkılması düşünülen bu yapılardan bazılarının tescillenmesiyle, yıkım yerine yeniden işlev kazandırma projeleri hazırlanmaya başlamıştır. Haliç’te bu kapsamda gerçekleştirilen ilk yeniden işlev kazandırılan projelerinden biri Sütluçe Mezbahası’nın kültür merkezi haline getirilmesi projesidir (İncirlioğlu, 1991). Benzer bir örnek, eski fes atölyelerinin, el sanatları sergileri amacıyla yeniden kullanımı amacıyla projelendirildiği Feshane-i Amire projesidir.

Çelik konstrüksiyonu ve buharlı dokuma makineleriyle aslında Osmanlı'nın ilk tekstil endüstrisi yapısı olarak tanımlanan ve 1986 yılında tahliye edilen Feshane, günümüzde uluslararası fuar, kongre ve kültür merkezi olarak hizmet vermektedir.

Haliç çevresinde benzer kapsamda gerçekleştirilen diğer yeniden işlev kazandırma projeleri arasında, Hasköy Lengerhane ve Şirket-i Hayriye Tersanesi'nin Rahmi Koç Müzesi'ne, Cibali Tütün Fabrikası'nın Kadir Has Üniversitesi'ne dönüştürülmesi bulunmaktadır.

Yeniden işlev kazandırılan projelerindeki ana motivasyonun, en baştan itibaren, endüstri mirasını korumak olduğunu söylemek güçtür. Kuşkusuz, bu tarihi yapılara dair bir koruma kaygısı vardır; ancak bu kaygı, Sütlüce Mezbahası örneğinde olduğu gibi, endüstri mirası ya da endüstri arkeolojisi ile ilişkilendirilmeden önce, "Haliç'in silüetinin ve kültürel tabakalarının korunması" gibi daha genel koruma nedenleriyle ilişkilendirilmiştir (İncirlioğlu, 1991).

Endüstri mirası sıfatı sonradan verilmiş olsa da insan ölçeğindeki bu yapılara yeniden işlev kazandırılması, Türkiye'nin, eski endüstri yapılarını korumayla tanışmasının önemli bir kanalını oluşturmuştur.

Bunlar kârlı ve değerli araziler olarak nitelendirilmiş ve her zaman yerel yönetimler ve özel yatırımcılar tarafından kullanılmak istenmiştir. Endüstriyel binaların yeniden kullanımıyla ilgili sorunlar olsa da (yeniden kullanım olanaklarını sınırlayan boyut ve ölçek veya köhne alanlar olarak olumsuz imajı gibi), bu alanlara yeni işlevler atamak korumanın ve bu öğelerin hayatta kalmalarını sürdürmenin yoludur.

## Anıtsal Ölçekli Yapılar

Türkiye'de eski endüstri yapılarını korumanın diğer önemli kanalını ise anıtsal ölçekli eski endüstri yapılarının korunması oluşturmuştur. Yeniden işlev kazandırmalarla neredeyse eşzamanlı olarak 1990'ların başında yaşanan bazı gelişmeler, bu ikinci tür koruma girişimlerini tetiklemiştir. Bu gelişmelerden en çarpıcı sonuçlar doğurana belki de ülkede doğalgazın kullanılmaya başlamasıdır. Yeni enerji, havagazının yerini almış, dolayısıyla havagazı fabrikaları da atıl hale gelmiştir.

Haliç ve çevresinde yaşananlara benzer süreçler, havagazı fabrikaları işlevsiz kaldığında da yaşanmış, bu fabrikaların yıkılması gündeme gelmesinin ardından, Koruma Kurulu kararları ile bu yıkımların önüne geçilmiştir. Ancak bu süreç Haliç'tekinden oldukça farklı dinamikler üzerinden işlemiştir. Fabrikaların yıkılmasına karar verilmesi üzerine, çoğunlukla devasa silindirik gazometreleri ya da vinç, şaft gibi elemanları ile anıtsal bir görünüme sahip olan bu endüstri yapılarının korunması yönünde sivil girişimlerde

bulunulmuştur. Bu girişimler Ankara Maltepe ve İstanbul Yedikule havagazi fabrikaları örneklerinde simgesel bir hale gelmiş ve kitlesel koruma kampanyalarına dönüşmüştür. Bu kampanyaların temel dayanağı, anıtsal ölçekteki bu yapıların, sadece ölçekleri ile değil, aynı zamanda bütün fiziki varlıkları ve kent içindeki konumları ile kolektif belleğin ve kent kimliğinin vazgeçilemez bileşenleri olduğudur (Saner, 2012).

Endüstriyel alanların ve binaların yenilenmesi için örneklenebilecek birçok proje bulunmaktadır. Endüstriye ait boş alanlar ve binalar, şehir merkezlerine yakın olan devasa alanları işgal etmektedir.

### 3.3.3. Uluslararası Örgütler

Ulusal ve yerel kuruluşlar ile gönüllü gruplar endüstriyel mirasın korunması ve muhafazasında önemli bir role sahiptir. Avrupa'da, endüstriyel ve teknik mirasla ilgilenen STK'ların bir ağı vardır ve Avrupa Endüstriyel ve Teknik Miras Dernekleri Federasyonu deneyimlerini paylaşmak ve işbirliği aramak için yıllık toplantılar düzenlemektedir. Grupların çoğu birkaç kişiden oluşsa da korumaya katkıları değerlidir. Uygun bir envanter ve gelecek projeleri uygulamak için endüstriyel mirasla ilgilenen yerel ve ulusal STK'ların kurulması büyük bir öneme sahiptir.

Türkiye'de endüstriyel mirasla uğraşan belirli bir kuruluş bulunmamaktadır. Ancak Mimarlar Odası endüstriyel mirasın korunması konusunda Türkiye'de çalışmalar yürütmektedir. Konuyla ilgili yerel çalışma grupları kurmuş, süreli yayınlarda hem kitap hem de makaleler yayınlamış, sergiler düzenlemiş, sanayi sitelerinin ve binaların tescili için yasal başvurular yapmıştır. Örneğin Zonguldak'ta Merkez Lavuar'ın tescili Mimarlar Odası Zonguldak ve Ankara şubelerinin katkılarıyla gerçekleştirilmiştir.

Modern mimarlık mirasının korunması ve belgelenmesi ile ilgili çalışmalar, öncelikle erken dönem modern ürünlerin yıkılmaya başlamasıyla ortaya çıkmıştır. Söz konusu koruma düşüncesi 1970'lerde güçlenmiş, 1980'lerde ise Avrupa merkezli olmak üzere daha kapsamlı bir şekil alarak yasal bir zemine oturtulmaya çalışılmıştır (Kayın 2016, 28-29). 1988'de bu konuda bir örgüt kurulabileceği düşüncesi gelişmiş; 1990 tarihli Eindhoven bildirgesiyle, Documentation and Conservation of Modern Movement-DOCOMOMO (Modern Hareketin Korunması ve Belgelenmesi) adlı kurum varlığını ortaya koymuştur (Thompson 2006). Kar amacı gütmeyen bir kuruluş olan DOCOMOMO, 20. yüzyılın endüstriyel binalarının konulardan biri olarak sayılabileceği modernitenin mimari mirasına odaklanmaktadır. DOCOMOMO\_Türkiye Çalışma Grubu da 2002 yılından beri bu uluslararası girişimin içinde yer almaktadır. 2018 yılındaki DOCOMOMO toplantısı, Zonguldak'ta gerçekleştirilmiştir.

## TICCIH (The International Committee for the Conservation of the Industrial Heritage)

TICCIH, endüstri mirası odaklı olarak kurulan ilk uluslararası örgüttür. 4 Haziran 1978 tarihli kuruluş tüzüğüne göre kuruluş amacı; endüstri anıtları ve yapıtlarının korunması ve insanlığın endüstri mirasının tarihi, bilimsel ve eğitici değeri hakkında bir anlayış geliştirilmesi ve bu konularda işbirliğinin uluslararası düzeyde sağlanmasıdır. Üç yılda bir tekrarlanan toplantılarla “endüstri mirası” kavramını uluslararası düzeyde gündemde tutan örgüt, aynı zamanda uluslararası işbirliği alanını genişletmiştir. 2000 yılında TICCIH ile ICOMOS (Uluslararası Anıtlar ve Sitler Konseyi) arasında imzalanan işbirliği anlaşması ile endüstri mirasının çalışılması ve korunması konularında ICOMOS’un uzman komitesi olarak görevlendirilmiştir (ticcih.org).

ICOMOS ile imzalanan işbirliği anlaşması, TICCIH açısından, çok daha geniş ölçekteki uluslararası örgütler ağına eklenme anlamına gelmektedir. Bu ağın merkezinde, ana unsur olarak, Birleşmiş Milletler yer almaktadır. Birleşmiş Milletler’in eğitim, bilim ve kültür konularında uluslararası işbirliğini sağlamaya çalışan alt örgütü UNESCO’dur (Birleşmiş Milletler Eğitim, Bilim ve Kültür Kurumu). Birleşmiş Milletler ve UNESCO doğrudan “kültürel miras” konusunda özelleşmiş örgütler değildir. UNESCO’nun bu konudaki ortağı kendisi de uluslararası bir sivil toplum kuruluşu olan, anıtlar ve sitlerin korunması konusunda özelleşmiş diğer uluslararası örgütler ve sivil toplum kuruluşları ile kültürel ve bilimsel işbirliğine giden Uluslararası Anıtlar ve Sitler Konseyi’dir (ICOMOS). Bu örgütlenme ağının en dış halkasında ise, uzman komiteler yer almaktadır.

TICCIH, yukarıda anılan anlaşma ile ICOMOS’un endüstri mirası konusundaki uzman komitesi rolünü üstlenmiş, böylece merkezinde Birleşmiş Milletler’in yer aldığı uluslararası örgütler ağına eklenmiştir. Örgütlenme açısından böylesi bir genişleme, endüstri mirası kavramının ve eski endüstri yapıları ve alanları için geliştirilen koruma yaklaşımının yayıldığı alanının, Birleşmiş Milletler’in etkinlik alanı ile eş hale gelmesine kadar uzanabilecektir. Kavram, TICCIH örgütlenmesi üzerinden yalnızca uluslararası hale gelmekle kalmamakta, aynı zamanda evrenselleşmektedir.

TICCIH tarafından 2003 yılında hazırlanan, The Nizhny Tagil Charter for the Industrial Heritage, bu genişlemenin dayanaklarından birini oluşturmaktadır. Venedik Tüzüğü (1964) ile uyum içinde olmak üzere, endüstri mirası konusunda uluslararası standartları belirlemeyi hedefleyen bu metin, henüz resmi olarak uluslararası geçerliğe sahip değilse de, ICOMOS tarafından onanması ve UNESCO tarafından da onaylanması halinde bu niteliğe kavuşacaktır. Nizhny Tagil Şartı’nda “endüstri mirası” ve “endüstri arkeolojisi” şu şekilde tanımlanmaktadır (ticcih.org):

- Endüstri mirası, endüstri kültürünün tarihsel, teknolojik, toplumsal, mimari ya da bilimsel değeri bulunan kalıntılarından oluşur. Bu kalıntılar,

binaları ve makineleri, atölyeleri, imalathaneleri ve fabrikaları, madenleri ve işleme ve arıtma alanlarını, ambarları ve depoları, enerjinin üretildiği, iletildiği ve kullanıldığı yerleri, taşımacılığı ve tüm altyapısını, ayrıca ikamet, ibadet ve eğitim gibi endüstri ile ilişkili toplumsal etkinlikler için kullanılan yerleri içerir.

- Endüstri arkeolojisi endüstriyel işlemler için ya da endüstriyel işlemler sonucu meydana gelen, maddi ve maddi olmayan kanıt niteliğindeki tüm belgeleri, insan yapıtlarını (artefact), katmanları ve yapıları, insan yerleşimlerini ve doğal ve kentsel peyzajları inceleyen disiplinler arası bir yöntemdir.

Endüstri mirası kavramının uluslararası düzeyde yaygınlaşmasında kilit rol oynayan TICCIH-ICOMOS işbirliğinin en önemli ürünlerinden biri, 2006 yılındaki 18 Nisan etkinliğidir. 18 Nisan, ICOMOS tarafından 1982 yılında “Uluslararası Anıtlar ve Sitler Günü” ilan edilmiş, bu girişim 1983 yılında UNESCO tarafından onaylanmıştır. 18 Nisan etkinlikleri, her yıl farklı bir temayla dünya mirasının farklı boyutlarını ele almayı ve bu konuda bir farkındalık yaratmayı amaçlamaktadır. Bu çerçevede 2006 - Uluslararası Anıtlar ve Sitler Günü’nün teması “the heritage of production” (üretim mirası) olarak belirlenmiş, etkinlikler TICCIH-ICOMOS işbirliği ile düzenlenmiştir (icomos.org.tr).

2006 yılındaki 18 Nisan etkinliğinin önemi; üretim mirası gibi daha kapsayıcı bir başlık altında ele alınan endüstri mirası kavramının, uluslararası yayılma alanının genişlemesinden anlaşılabilir. Yalnızca TICCIH örgütlenmesi ile yönlendirilmesi halinde, çoğunlukla endüstrileşmiş kuzey ülkeleri ile sınırlı kalma riskini barındıran endüstri mirasına ilişkin etkinlikler, ICOMOS işbirliği sayesinde, gerçek anlamda küresel bir ölçüğe taşınmaktadır. Dünyanın dört bir yanından ulusal komiteler düzeyinde bu etkinliğe katkı veren 19 ülkeden, aralarında Türkiye’nin de bulunduğu 15 tanesi, TICCIH ulusal komiteleri olmamakla birlikte, ICOMOS ulusal komiteleri bağlantısıyla, üretim mirası temalı 18 Nisan 2006 organizasyonuna katılabilmişlerdir.

TICCIH-ICOMOS işbirliğini, eski endüstri yapılarının korunması konusunda uluslararası düzeydeki ilk ve tek girişim değildir. UNESCO tarafından hazırlanan Dünya Mirası Listesi’nde, 1978 gibi erken sayılabilecek bir tarihten itibaren eski endüstri yapı ve alanlarının da yer aldığı bilinmektedir. Listedeki ilk endüstriyel varlık, ICOMOS tarafından aday gösterilen, Wieliczka (Polonya) Tuz Madeni Ocakları’dır. Maden ocaklarının seçiminde rol oynayan kriter, ilgili belgede “insanlık tarihindeki önemli bir aşamayı/aşamaları tasvir eden bir yapı tipi, mimari ya da teknolojik parçalar bütünü ya da peyzajının sıra dışı bir örneği olmak” şeklinde açıklanmıştır. “Endüstri mirası” ifadesi kullanılsa da, eski endüstri yapılarının korunmasına ilişkin bir kaygı, uluslararası düzeyde 1970’lerin sonundan itibaren açıkça ortaya konmuştur. Hatta bu kaygı 1980’lerin ortalarında yapı ölçeğinden çıkarak eski endüstri alanlarının korunmasını da kapsar hale gelmiştir. 1779 yılında İngiltere’de endüstriyel kasaba olan Broseley ile Madeley’in küçük madencilik kasabası



ve Coalbrookdale'in büyüyen sanayi merkezi arasında bağlantıyı kurmak için bir demir köprü inşa edilmiştir. Dünyada türünün ilk örneği olan ünlü demir köprü ve oradan başlayan endüstriye ait bir anıt olan Ironbridge Gorge bir "endüstriyel peyzaj" olarak 1986 yılında Dünya Mirası Listesi'ne alınmıştır.

ICOMOS'un aday gösterdiği eski endüstri yapı ve alanlarının Dünya Mirası Listesi'ne alınması ve TICCIH-ICOMOS işbirliği ile uluslararası düzeyde üzerinde daha fazla durulan endüstri mirasının korunması çalışmaları, örgütlenmesi sivil girişimlerdir. Diğer yandan, endüstri mirası kavramı Avrupa Konseyi ve Avrupa Birliği gibi uluslararası örgütlerin gündeminde de yer almış, bu örgütler bu konuda tavsiye kararları alarak ve bazı yaptırımlar uygulayarak, endüstri mirası kavramının üye ülkelerde benimsenmesini sağlamayı ve eski endüstri yapı ve alanlarının korunmasını güvence altına almayı amaçlamışlardır.

## Avrupa Konseyi

Avrupa Konseyi, yerel bir kurum olarak Avrupa kıtası ile sınırlı bir alanda etkinlik gösteren, insan hakları savunan organizasyondur. Ancak üye ülkeler üzerindeki yaptırım gücü bakımından birçok uluslararası örgütten daha güçlüdür. Konseye üye 47 devlet bulunmaktadır. Tüm üye devletleri insan haklarını, demokratik değerleri ve hukukun üstünlüğünü korumaya dair hazırlanmış Avrupa İnsan Hakları Sözleşmesi'nin tarafıdır.

Endüstri mirası kavramı Avrupa Konseyi'nin gündeminde, 1980'lerin ikinci yarısından itibaren yer almıştır. 13 Eylül 1990 tarihli, "Avrupa'daki Endüstriyel, Teknik ve İnşai Mirasın Korunması Hakkında Tavsiye" başlıklı tavsiye kararı, Avrupa Konseyi'nin endüstri mirası ile ilgili temel metnidir (coe.int).

Endüstri mirası kavramının Avrupa Konseyi tavsiye kararına girmesine olanak sağlayan dayanaklara bakıldığında, "miras" kavramının, konseyin kuruluş aşamasından itibaren önemli bir yere sahip olduğu, zamanla konsey bünyesinde üretilen metinlerle bu kavramın açılımının sağlandığı ve yapılan tanımlar ve anlaşmalarla kapsamının genişletildiği görülmektedir.

Konseyin kuruluş amacı, 5 Mayıs 1949 tarihli Statute of the Council of Europe (kuruluş tüzüğü) belgesinin ilk maddesinde şu şekilde ifade edilmektedir: Avrupa Konseyinin amacı, üyeleri arasında, müşterek mirasları olan ülkü ve prensipleri korumak ve yaymak ve siyasi, ekonomik ilerlemelerini sağlamak amacıyla daha sıkı bir birlik meydana getirmektir. Burada sözü edilen "müşterek miras" kavramına ilişkin açıklamalardan biri, 19 Aralık 1954 tarihli Avrupa Kültür Anlaşması ile yapılmıştır. Avrupa Konseyi tarafından "kültür mirası"na ilişkin olarak üretilen ilk belge olan bu anlaşmanın 1. ve 5. maddeleri şöyledir:

- Madde 1: Her akit taraf Avrupa'nın müşterek kültür mamelekindeki milli payını idame ettirmek ve bunun inkişafını teşvik etmek için kendisine has tedbirleri alacaktır.



- Madde 5: Her akit taraf, Avrupa kültürü için bir kıymet ifade edip kendi kontrolü altında bulunan eşyaları Avrupa'nın müşterek kültür mamelekinin ayrılmaz bir cüzü olarak telakki edecek, onları korumak için lüzumlu tedbirleri alacak ve bu eşyaların tetkik edilebilmelerini kolaylaştıracaktır.

Giderek özelleşen tanımlar ve anlaşmalar zincirinde, kültür mirası kapsamında özellikle "mimari mirasa" odaklanan metin ise, 3 Ekim 1985 tarihinde imzaya açılan, Avrupa Mimari Mirasının Korunması Sözleşmesi metnidir. Bu sözleşmenin ilk maddesinde, mimari miras üç farklı ölçekte tanımlanırken, miras kapsamındaki varlıkların değerleri arasında teknik değerden de söz edilmektedir:

MADDE 1: Bu Sözleşmede geçen "Mimari Miras" deyimini aşağıda belirtilen kalıcı varlıkları kapsayacaktır.

- Anıtlar: Tarihsel, arkeolojik, sanatsal, bilimsel, sosyal ve teknik bakımlardan önemleri nedeniyle dikkate değer binalar ile diğer yapılar ve bunların müstemilatı ile tamamlayıcı kısımları
- Bina Grupları: Topoğrafik olarak tanımlanabilecek birimleri oluşturmaya yeterince uygun olan ve tarihsel, arkeolojik, sanatsal, bilimsel, sosyal veya teknik bakımlardan önemleri nedeniyle dikkate değer, kentlerde veya kırsal bölgelerdeki mütecanis bina grupları
- Ören Yerleri (Siteler): Topoğrafik olarak tanımlanabilecek derecede yeterince belirgin ve mütecanis özelliklere sahip, aynı zamanda tarihsel, arkeolojik, sanatsal, bilimsel, sosyal veya teknik bakımlardan dikkate değer, kısmen inşa edilmiş, insan emeği ile doğal değerlerin birleştiği alanlar

Sözleşmenin imzaya açıldığı tarihte Granada'da toplanan İkinci Avrupa Mimari Mirastan Sorumlu Bakanlar Konferansı'nda, ilerleyen yıllarda endüstri mirasının korunmasına dayanak oluşturacak bazı ilke kararları da alınmıştır. Aynı yıl (1985) Fransa'nın Lyon kentinde düzenlenen "Endüstri mirası, hangi politikalar?" başlıklı konferans, konsey çalışmalarında, endüstri mirasının mimari mirastan ayrı olarak ele alındığı ilk etkinliktir. Bunu takip eden dönemde, benzer temalı bir dizi toplantı düzenlenmiş ve endüstri mirası farklı boyutlarıyla gündeme taşınmıştır. Bunlar sırasıyla, Madrid (İspanya)'da düzenlenen "Mühendislik ve bayındırlık hizmetleri: mirasta yeni bir boyut", Bochum (Batı Almanya)'da düzenlenen "Kültürel miras olarak maden mühendisliği anıtları" ve Durham (Birleşik Krallık)'ta düzenlenen "Endüstri mirasını kayıt altına almak" başlıklı toplantılardır (Madran ve Özgönül, 1999).

Halen Avrupa Konseyi'nin endüstri mirası ile ilgili temel metni olan Avrupa Konseyi Bakanlar Komitesi'nin 1990 tarihli tavsiye kararı, yukarıda bahsedilen tanımların ve anlaşmaların oluşturduğu zeminde ve adı anılan toplantılar dizisi ile oluşan birikim sonucunda oluşturulmuştur. Bu metin ile üye ülke hükümetlerine şu tavsiyelerde bulunulmuştur (Madran ve Özgönül, 1999):

- Endüstri mirasının tespit edilmesi, araştırılması ve bilimsel analizinin yapılmasını sağlayacak tedbirler alınması
- Konu ile ilgili yasal düzenlemeler yaparak bu mirasın korunmasının sağlanması,
- Özellikle turizmin öne çıkarılması ile kamu nezdinde endüstri mirasına dair bilginin halkın dikkatini konuya çekecek kampanyalar aracılığıyla artırılması
- Hükümetlerin bir bütün olarak Avrupa ortak mirasının parçaları olan bazı istisnai endüstri tesislerinin korunması ve bakımı konusundaki çabalarının birleştirilmesi olanaklarının araştırılması

## Avrupa Birliği

Avrupa Birliği, üyeleri ve üyeliğe aday ülkeleri üzerinde, belirli politikaların izlenmesi ve alınan ortak kararların hayata geçirilmesi yönünde yaptırım uygulayan uluslararası bir örgüttür. Avrupa Birliği'nin genel politikası içinde ve Avrupa Komisyonu tarafından yürütmesi gerçekleştirilen kararlarda, kültürel miras başlığı altında endüstri mirası kavramına da yer verilmiştir. Hatta tarihi endüstri merkezlerinin incelendiği bazı durumlarda, kavramdan "iş/çalışma mirası" şeklinde söz edildiği de olmuştur.

Avrupa Birliği'nin, endüstri mirasını dolaylı olarak kültürel miras altında ele aldığı en kapsamlı programlardan biri Culture 2000 projesidir. Avrupa ortak kültürünü hem kültürel çeşitlilik hem de kültürel miras üzerinden öne çıkarmayı hedefleyen program, sözelimi, bu kültüre dair farkındalığı artıracak anıtların ve sitlerin çoğaltılmasını da amaç edinmiş, böylece Avrupa endüstri mirasına dahil olan yapı ve alanların öne çıkarılmasına dolaylı olarak katkı sağlamıştır. Başlangıçta beş yıl için kurgulanan program, daha sonra 2006 yılı sonuna dek uzatılmış, bunu izleyen dönemde, benzer içerikli yeni bir program 2007-2013 dönemi için uygulamaya konmuştur.

Avrupa Birliği bünyesinde gerçekleştirilen kimi etkinlik ve organizasyonlarda, endüstri mirasının korunması ve öne çıkarılması, kültür ve kültürel miras başlıkları altında kendine yer bulmaktadır. Örneğin, Culture 2000 projesiyle de desteklenen Avrupa Kültür Başkenti (ECOC-European Capital of Culture) organizasyonu bu amaca hizmet eden etkinliklere zemin hazırlamıştır. 2010 Avrupa Kültür Başkenti olarak seçilen üç şehirden biri olan Almanya'nın Essen kenti, bu unvana, "kültürün endüstriyel gelişim üzerinden yeniden üretilmesini sergilediği" için layık görülmüştür (ECOC, 2006).

Bu özellik, 19. yüzyılın ortalarından itibaren yalnızca Almanya'nın değil, tüm Avrupa'nın en önemli endüstri alanlarından biri olan Ruhr Havzası'nın tümü için geçerlidir. Bu nedenle, 2001 yılında UNESCO'nun Dünya Mirası Listesinde seçilen Zeche Zollverein'in bulunduğu Essen kenti, Avrupa Kültür Başkentliği için Ruhr adına bir bütün olarak "Essen for Ruhr" adıyla yapılan başvurunun

merkezi olarak sunulmuştur. Etkinlikler, 2010 yılı boyunca, Essen merkez olmak üzere, Dortmund, Bochum, Gelsenkirchen, Duisburg gibi Ruhr Havzası'nda yer alan tüm kentlerde "Ruhr 2010" adı altında gerçekleştirilmiştir.

## **ERIH (European Route of Industrial Heritage)**

ERIH, endüstriyel mirasın korunması için daha bilinçli bir yaklaşım oluşturmak ve turistlerin ilgisini geliştirmek için ilk çalışmaları 1999 yılına dayanan ERIH 2008 yılında bir dernek olarak kurumsal yapıya kavuşmuştur. Avrupa Endüstri Mirası Rotası (ERIH), Avrupa'da, endüstri mirasına örnek teşkil eden yapı ve kalıntıların bulunduğu çeşitli noktalar arasında bir ağ ve çeşitli gezi rotaları oluşturarak, endüstri mirasını sergilemeyi ve böylece kavramın yaygınlaşmasını amaçlamaktadır.

ERIH'in temelleri, Almanya'daki Ruhr Havzası için tasarlanan bölgesel rota ile atılmıştır. Route Industriekultur (Endüstri Kültürü/Mirası Rotası) adlı bu rota, adından da anlaşılacağı gibi, yalnızca endüstri mirasına odaklanmamakta, Ruhr Havzası'nın tümünde kendisini gösteren endüstri kültürünü, bu kültürün ürettiği kentler ve yaşam dokusu üzerinden okumayı amaçlamaktadır. Bu rotanın genişletilmesiyle ortaya çıkan ERIH, öncelikle kuzey batı Avrupa'daki eski endüstri alanlarını kapsayacak şekilde kurgulanmıştır.

Projeye ilk katılan ülkeler; Almanya, Birleşik Krallık ve Hollanda'dır. Başlangıçta Ekim 2002-Ekim 2007 arasında geçerli olmak üzere tasarlanan ve Avrupa Birliği'nin bölgesel gelişme fonu olan ERDF tarafından desteklenen proje hem içerik hem de incelenen alan açısından, sınırlarını genişletmeye devam etmekte ve endüstri mirasına örnek olan yeni noktalar da rotaya eklenmektedir.

## **ERIH Ağ ve İşlevsellik**

Avrupa'nın en önemli endüstriyel miras alanları arasında bir ağ oluşturmayı hedefleyen ERIH, bu ağı oluşturan noktaları belirlerken birçok farklı yaklaşım uygulamaktadır. Kullanılmayan bir üretim merkezi, endüstriyel peyzaj parkları veya teknoloji müzeleri bu ağı oluşturan noktalardan biri olabilmektedir. Bu noktalardan biri olabilecek yapının seçiminde mevcut turistik altyapı sistemine ve yapının niteliğine dikkat edilmektedir. Böylelikle endüstriyel mirasa olan ilginin artırılması ve bir turizm pazarı oluşturulması hedeflenmektedir. ERIH ağına bir endüstri yapısının dahil edilmesi için, ERIH ana planında belirtilen aşağıdaki gereksinimleri karşılaması gerekmektedir:

Avrupa Endüstriyel Mirası ve sembolik değeri olan tarihi bir önemi olmalıdır. Ancak tarihi bir yapı veya kalıntı değilse, örneğin yeni bir müze binası ise kapsamlı ve nitelikli olması belirleyici olacaktır.

- Geçmişini yaratıcı sunumlar ve sergilerle anlatabilmelidir.
- Ziyaretçiler için çekici olan güncel fırsatları sağlamalıdır:

- Tesis turları
- Rehberli turlar
- Çocuklar için özel teklifler ve turlar
- Üretim yöntemlerini gösterimi
- Sergiler, kültürel etkinlikler, diğer turistik yerler ve organizasyonlar için çevresini ve açık alanlarını kullanmalıdır.
- Ziyaretçilerin beklentilerini karşılamak için bir dizi güncel turizm hizmeti sağlamalıdır:
  - Bir ziyaretçi merkezi olmalı
  - Restoran / Kafe olmalı
  - Tuvalet olanaklarına sahip olmalı
  - Açılış ve kapanış saatleri ayarlanmalı ve tüm yıl boyunca haftada 5 gün veya mümkünse en azından belirli zamanlarda açık olmalı
  - Özellikle açık alanlardaki sergiler için dinlenme alanları olmalı
  - İçeriye ve dışarıya yerleştirilmiş işaret panoları olmalı
  - Engelliler tarafından tamamen erişilebilir olmalı
  - Toplu taşıma ile bağlantılı olmalı
  - Park yeri ve bisiklet park yeri olmalı

2020 yılında ERIH'e üye olan ülkelerin sayısı 27 olup, ERIH ağına 50 ülkeden 2.000'in üzerinde endüstriyel alan yer almaktadır. Türkiye, ilk kez Santral-İstanbul Enerji Müzesiyle ERIH ağına girebilmiştir. ERIH kapsamında dört farklı tam üyelik kategorisi bulunmaktadır.

### Üyelik Kategorisi ve Koşulları

Üye olunacak kategorinin de belirtilerek üyelik formunun doldurularak ERIH ofislerine mail atılması gerekmektedir. Ardından üye olunacak kategoriye bağlı olarak ofisten dönüş sağlanmaktadır.

Tablo 1. ERIH Üyelik Kategorisi ve Koşulları

Üyelik Kategorileri	Üyelik Kriterleri	Yıllık Üyelik Ücretleri
Yerel Sitler	Topluma açık bütün endüstriyel miras sit alanları, ERIH üyesi olabilir. Üyelik için herhangi bir üyelik kriteri bulunmamaktadır.	100 €
Bağlantı Noktaları	Önemli bir endüstri mirası değerine sahip olmalı, ziyaretçilere turizm rotaları sunmalı, modern turist altyapısı gibi kriterlere sahip olmalıdır. Yönetim üyeleri başvuru formu ile gönderilen tarihi ve görsel materyaller üzerinden değerlendirme yaparak karar vermektedir. Eğer ihtiyaç duyarsa başvuru yapılan konuma izleme ziyareti gerçekleştirmektedirler. Seyahat giderleri başvuru yapanlar tarafından karşılanmaktadır.	500 €
Kurumsal Üyelik	Kategorisine özel ve kurumsal bütün kurum ve kuruluşlar üye olabilir. Üyeler Avrupa'da bulunan uzman network ağına kayıt olurlar. Bilgi tecrübe paylaşım organizasyonlarına, ulusal ve uluslararası toplantılara katılım sağlayabilirler.	500 €
Bireysel Üyelik	ERIH ağından faydalanmak isteyen herkes üye olabilir. Bilgi ve tecrübe paylaşım organizasyonlarına, ulusal ve uluslararası toplantılara katılım sağlayabilirler.	100 €
ERIH Dostları / Oy Kullanmadan		25 €

ERIH ağına dahil olmak için gerekli koşullar ERIH Yönetim Kurulu aracılığıyla değerlendirilmektedir. Değerlendirme iki aşamadan oluşmaktadır. Aday olmak isteyen tesisler; ilk aşamada mevcut durumları ile ilgili detaylı bilgileri içeren başvuru formu ile süreci başlatmaktadır. Mekânın mevcut durumunu ifade eden fotoğraflar ve mekânı tanıtan kitapçıklar bu başvuru formu ile birlikte gönderilmelidir. Daha sonra bir Yönetim Kurulu üyesinin ziyaret ettiği mekân seçim kriterlerine göre değerlendirilmekte ve raporlanmaktadır.

### **ERIH Rota Sistemi**

ERIH ağı üzerindeki güzergahların belirlenmesinde 3 farklı yöntem kullanılır; durak noktalar, bölgesel temalar ve Avrupa temalarından oluşan rotalar.

#### **Durak Noktalarından Oluşan Rotalar**

Avrupa'daki en önemli rotalar, tarihsel açıdan en önemli noktalar ve ziyaretçiler için en iyi servis sağlayıcılar olarak özetlenebilir. Günümüzde Büyük Britanya, Hollanda, Belçika, Lüksemburg, Almanya, Fransa, İspanya, İtalya, Çek Cumhuriyeti, Polonya, İsveç, Norveç, Danimarka ve Türkiye dahil 14 Avrupa ülkesinde toplam 110 bağlantı noktası bulunmaktadır.

#### **Bölgesel Temalardan Oluşan Rotalar**

Her bölge kendine has özelliklerini taşır ve her bölgenin endüstriyel gelişimi diğerlerinden farklıdır. Bu farklılığa dayanarak oluşturulan bölgesel temalar; belirli bir bölgede ve genel olarak belirli bir zaman dilimi içinde gelişen sektörü keşfetmeyi amaçlamaktadır. Bölgesel temaların temel noktalarını oluşturan rota, yalnızca en önemli endüstriyel miras alanlarından oluşması gerekmez. Bölgede sanayi gelişimine hizmet ettiğine inanılan ve ERIH ağına katılmış her türlü bina, park, peyzaj ve kullanılmayan üretim alanları bu rotaya dahil edilebilir. Bugün, çoğu İngiltere ve Almanya'da bulunan, ERIH tarafından belirlenmiş toplam 20 bölgesel rota bulunmaktadır.

#### **Avrupa Temalarından Oluşan Rotalar**

Avrupa Tema Rotası, belirli bir konsept üzerinden hareket eden tüm Avrupa'yı kapsayan bir yaklaşımı ifade etmektedir. Tüm Avrupa'da ERIH ağına bağlanan noktalar, 14 farklı tema arasından seçilerek belirlenip rota oluşturulur. Farklı endüstri alanlarına göre belirlenen temalar şu şekildedir:

- Tekstil
- Madencilik
- Demir-çelik
- Kâğıt
- Tuz
- Üretim ve İmalat
- Enerji
- Ulaşım
- İletişim
- Su
- Sanayi ve Savaş
- Yerleşim (Konut) ve Mimari
- Hizmet ve Eğlence Sektörü
- Endüstriyel Peyzaj

Bu temalara ek olarak aşağıdakiler de bulunmaktadır:

- Fabrika turları sunan şirket müzeleri ve siteleri
- UNESCO'nun Dünya Mirası Listesindeki endüstriyel miras varlıkları

### **Türkiye'de ERIH**

Türkiye, ilk kez Santral-İstanbul Enerji Müzesiyle ERIH ağı içine girebilmiştir. Ülkemizde ERIH rotasına dahil toplam dokuz güzergah noktası yer almaktadır. Bunlar;

- Santral İstanbul Enerji Müzesi (İstanbul)
- İstanbul Havacılık Müzesi (İstanbul)
- Rahmi Koç Endüstri Müzesi (İstanbul)
- İstanbul Demiryolu Müzesi (İstanbul)
- Seka Kâğıt Müzesi (Kocaeli)
- Merinos Tekstil Endüstrisi Müzesi (Bursa)
- Merinos Enerji Müzesi (Bursa)
- Tofaş Anadolu Arabaları Müzesi (Bursa)
- Çamlık Buharlı Lokomotif Müzesi (İzmir)

### **Santral İstanbul Enerji Müzesi (İstanbul)**

İstanbul'un Haliç kıyısındaki eski Osmanlı elektrik santrali Silahtarağa, bozulmamış görünümünün büyük bir kısmını titiz restorasyonuna borçludur. Bugün Santral İstanbul Enerji Müzesi'ne ev sahipliği yapmaktadır. Santral İstanbul kampüsü; Türkiye'nin vakıf üniversitelerinden biri olan İstanbul Bilgi Üniversitesi tarafından 2007 yılında açılmıştır. Müzenin bodrum katında, elektrik ve enerji üretimine odaklanan eğlence ve bilim deneyleri sunan etkileşimli sergiler bulunmaktadır. Hemen yanında, çağdaş sanat sergileri için yeni inşa edilmiş ana galeri yer almaktadır. Eski santral binasının geri kalanında üniversitenin eğitim ve idari binaları, bir otopark, birkaç restoran ve Haliç kıyısında göl kenarı sahnesi olan bir amfityatro hakimdir.

*Fotoğraf 10. Santral İstanbul Enerji Müzesi*





### İstanbul Havacılık Müzesi (İstanbul)

İstanbul Atatürk Havalimanı'na 6 km uzaklıkta bulunan İstanbul Havacılık Müzesi, esas olarak Türk hava kuvvetleri tarafından kullanılan uçakları sergilemektedir, ancak aynı zamanda havacılık tarihinde bazıları büyük önem taşıyan önemli sayıda sivil uçağa da sahiptir. Sergiler, Osmanlı döneminden itibaren Türk havacılığının hikayesini anlatmaktadır. Hava müzesi önerileri ilk olarak Birinci Dünya Savaşı'ndan sonra, Alman kuvvetlerinin Türkiye'de solda kalan uçaklarının teşhir edilmesi gerektiği önerildiğinde yapılmıştır. Mevcut müze 1960'ların girişimlerinden kalmadır ve şu anki sahadaki çalışmalar 1977'de başlamış ve 1983'te tamamlanmıştır.

*Fotoğraf 11. İstanbul Havacılık Müzesi*



### Rahmi Koç Endüstri Müzesi (İstanbul)

Rahmi Koç Müzesi; tarihi sanayi binalarının yeni kullanımının nasıl beslenebileceğinin bir örneğidir. Koç Vakfı'na ait olan müze, Haliç'teki Arsenal Evi'nin (tersaneler) eski çapa dökümhanesinde; demiryolu, havacılık ve denizciliğin yanı sıra iletişim teknolojisi ve astronomideki gelişmelerle ilgili bir endüstri müzesidir. Yürünebilir köprüler, iskelede gerçek bir denizaltı ve güzel minyatür demiryolları müzeyi çocuklar için ilginç kılmaktadır.

*Fotoğraf 12. Rahmi Koç Endüstri Müzesi*



### Seka Kâğıt Müzesi ve Kocaeli Bilim Merkezi (Kocaeli)

Seka'nın (kelime Türkçe selüloz ve kağıt kelimelerinin birleşimidir) Kuzeybatı Anadolu'daki Kağıt Fabrikası'nın inşası 1934'te başlamış ve Kemal Atatürk (1881-1938) döneminde Türkiye'nin sanayileşmesinin sembolü olarak görülmüştür. Şirket 1997 yılında özelleştirilmiş ve üretim 2005 yılında durdurulmuştur.

Fotoğraf 13. Seka Kağıt Müzesi ve Kocaeli Bilim Merkezi

Müze hem kağıt yapımı hem de baskı için büyük makineler, elektrik santrali ile fabrikanın tarihini anlatan ve işçilerin sosyal yaşamlarını anlatan 16 galeriye uzanan sergiler içermektedir. Geleneksel kağıt yapımı, kaligrafi ve ebru öğreten düzenli atölyeler bulunmaktadır.



### E-FAITH (European Federation of Associations of Industrial and Technical Heritage)

E-FAITH, Avrupa Endüstri ve Teknik Mirası Dernekleri Federasyonudur. Kökleri TICCIH organizasyonuna uzanan, Avrupa kıtası için yerel ve uluslararası bir örgüttür. Falconer'in (2005) aktardığına göre, TICCIH'in uluslararası bir karakter kazanarak genişlemesinin ve bu uluslararası yapılanmada ulusal komitelerin oluşturulmasının ardından, örgüt içinde bazı kopuşlar meydana gelmiş ve örgütten ayrılan bazı birimler daha sonra E-FAITH çatısı altında bir araya gelmiştir.

Avrupa'daki gönüllüler ve kar amacı gütmeyen gönüllü dernekler arasındaki temasları ve işbirliğini teşvik eden bir platformdur. Bunların buluşabileceği, deneyim alışverişinde bulunabileceği, birbirlerinden öğrenebileceği ve birbirlerinin faaliyetlerini ile kampanyalarını destekleyebilecekleri bir topluluktur.



## DOCOMOMO (Documentation and Conservation of Modern Movement)

DOCOMOMO; Modern Hareketin (Binalarının, Sitlerinin ve Çevrelerinin) Belgelenmesi ve Korunması adlı bir örgüttür. Aslında endüstri mirasının ana ilgi alanı olmadığı, fakat odaklanılan dönem dolayısıyla, çalışma alanının endüstri mirası alanı ile keşşebildiği, uluslararası bir örgüttür. Esasen DOCOMOMO da, TICCIH gibi, ICOMOS'un işbirliğine gittiği uzman kurum pozisyonundadır; dolayısıyla, kuruluşlar arasında statü açısından bir fark bulunmamaktadır.

DOCOMOMO'nun odaklandığı tarihsel dönem, endüstri mirasına dâhil olan yapı ve alanların tarihlendiği döneme göre daha kısa olmakla birlikte, çalıştığı yapı tipleri skalası, endüstri ya da üretim yapılarına oranla çok daha çeşitlidir. Endüstri mirasına dâhil olarak tanımlanan bir yapının, aynı zamanda modern hareket sırasında üretilmiş bir yapı olarak da tanımlanması son derece olağandır. Bu açıdan önemli bir örnek; Almanya'nın Essen kentindeki Zeche Zollverein'dir. Bu eski kömür madenleri tesisi UNESCO'nun Dünya Mirası listesine alınırken, tescilin iki gerekçesinden ilkinde, Zollverein'daki endüstri yapılarının, "Modern Hareketin tasarım kavramlarının hayata geçirildiği önemli örnekler arasında yer alması" neden olarak gösterilmiştir. Bu örnekten de anlaşılacağı üzere, DOCOMOMO'nun çalışma alanının, endüstri mirası alanı ile keşşitiği pek çok durum ortaya çıkabilmektedir.

2006 yılında İstanbul ve Ankara'da toplanan IX. Uluslararası DOCOMOMO Konferansı bu keşşmeye bir başka örnek olarak gösterilebilmektedir. Konferansın özellikle "Teknolojiler, Süreçler ve Pratikler" başlıklı oturumunda sunulan bildiri ve posterlerin çoğu, endüstri mirasına ilişkin çalışmalar olarak da nitelendirilebilmektedir. Aynı zamanda, 2018 yılındaki DOCOMOMO toplantısı, Zonguldak'ta gerçekleştirilmiştir.

### 3.3.4. Dünyadan Koruma Örnekleri

Endüstriyel alanlar için yapılan bir dizi restorasyon ve yenileme projesi bulunmaktadır. Bu projeler, başlangıç noktaları, boyutları veya işlevleri bakımından farklılık göstermektedir. İlk olarak projeler halkın tepkisi, değerli oluşu veya kentsel dönüşüm için yöneticilerin insiyatifi ile değerlendirilmektedir. İkinci olarak, mirasın ölçeği bir nesneden yüzlerce kilometre kare olarak ölçülen devasa topraklara kadar değişkenlik göstermektedir. Üçüncüsü, konut, ofis, eğitim, ticari, sportif kullanımlar ile birlikte en yaygın olanları olan müzeler ve kültür merkezleri gibi bu yenilenebilir endüstriyel yapılara atfedilebilecek birçok işlev bulunmaktadır.

Rapor kapsamında incelenen örnekler, endüstriyel ögenin ölçeğine göre

(kentsel unsurdan bölgesel yenilemeye) dörde gruplandırılmış ve farklı fonksiyonel tercihler arasından seçilmiştir.

## 1. Bina Ölçeği

Üretim tesislerinin çoğunun işletilebilmesi için birden fazla bina gerekmesine rağmen, tek bir binada bulunan fabrikalar ve küçük ölçekli santraller gibi yapılar da bulunmaktadır.



*Fotoğraf 14. Katalonya Bilim ve Teknoloji Müzesi*

Buna iyi bir örnek İspanya'nın Terrassa şehrinde bulunan Katalonya Bilim ve Teknoloji Müzesi mNACTEC'dir. Bina, geçen yüzyılda bir tekstil fabrikası olarak kullanılmıştır. Birkaç ek yapı ile restore edilerek bir teknoloji müzesine dönüştürülmüştür. Barcelona'ya yaklaşık 30 km uzaklıktaki Terrassa şehri, Katalonya'da tekstil üretimi için önemli bir merkezdir. Fabrikaların ve atölyelerin çoğu 1970'lerde terk edilmiştir ancak yapıların çoğu halkın katılımıyla restore edilerek yeniden işler hale getirilmiştir. Şehir bu dönüşümden sonra önemli bir kültürel ve turistik nokta haline gelmiştir.



*Fotoğraf 15. Katalonya Bilim ve Teknoloji Müzesi*



## 2. Alan Ölçeği

Sanayi kuruluşları genellikle üretim binaları, idari binalar, sosyal altyapı, konutlar gibi birkaç binadan oluşmaktadır. Endüstriyel bir bina terk edildiğinde, üzerinde bulunduğu alanın da terkedildiği çoğunlukla karşılaşılan bir durumdur. Yenilenmiş sanayi alanlarının pek çok örneği vardır, ancak Viyana Gazometreleri, birçok işlevi barındırma ve şehrin bir parçası olma konusunda benzer yaklaşımları nedeniyle iyi örnek olarak görülmektedir.

*Fotoğraf 16. Viyana Gazometreleri*



Avusturya, Viyana'daki gazometreler 1896 ile 1899 yılları arasında yapılmış ve 1980'lerin ortalarında kullanılmaz hale gelmiştir. Bu dört silindirik bloğun anıtsal yapısı, onları yıllar içinde mahallesinin simgelerinden biri haline getirmiş ve sonuç olarak 1981'de halen kullanımdayken yeniden işlev kazandırmaya karar verilmiştir. Her yapı, farklı mimarlar (Jean Nouvel, Coop Himmelblau, Manfred Wehdorn ve Wilhelm Holzbauer) tarafından farklı mimari yaklaşımlarla tasarlanmıştır. Konut birimleri, alışveriş merkezi, açık alanlar, sinemalar, ofisler, öğrenci yurtları içeren bu kompleks, farklı toplum grupları tarafından kullanılan popüler bir site haline gelmiştir.



*Fotoğraf 17. Viyana'da Gazometrelere yapılan modern ek*



### 3. Kentsel Ölçek

Endüstriyel mirasa yönelik büyük ölçekli müdahaleler, genellikle “kentsel yenileme” adı altında endüstriyel alanlarda gerçekleştirilmektedir.

Buna uygun örnek olan London Docklands, Thames Nehri boyunca yer almakta ve gemi tamiri, ağır mühendislik, gıda işleme, depolama ve dağıtım gibi geleneksel liman faaliyetlerinin yürütüldüğü dünyanın en büyük rıhtımlarından biri olmuştur. Limanların kullanımının azalmasıyla, 1960 ve 1980 yılları arasında, çeşitli teknolojik ve ekonomik gelişmeler nedeniyle Doğu Londra’da yaklaşık 21 km<sup>2</sup>’lik metruk arazi ortaya çıkmıştır. Bölge, 1981’de İngiliz hükümeti tarafından yeniden geliştirilmiştir. Proje, 1981 yılında kurulan ve merkezde bir finans merkezi olan karma kullanımlı bir alan öngören London Docklands Development Corporation (LDDC) tarafından yürütülmüştür.

LDDC, satın alma ve elden çıkarma konusunda geniş yetkilere sahip merkezi hükümet tarafından atanan ve finanse edilen yasal bir organ olarak

Fotoğraf 18. Londra Liman Alanları önce



Fotoğraf 19. Londra Liman Alanları sonra



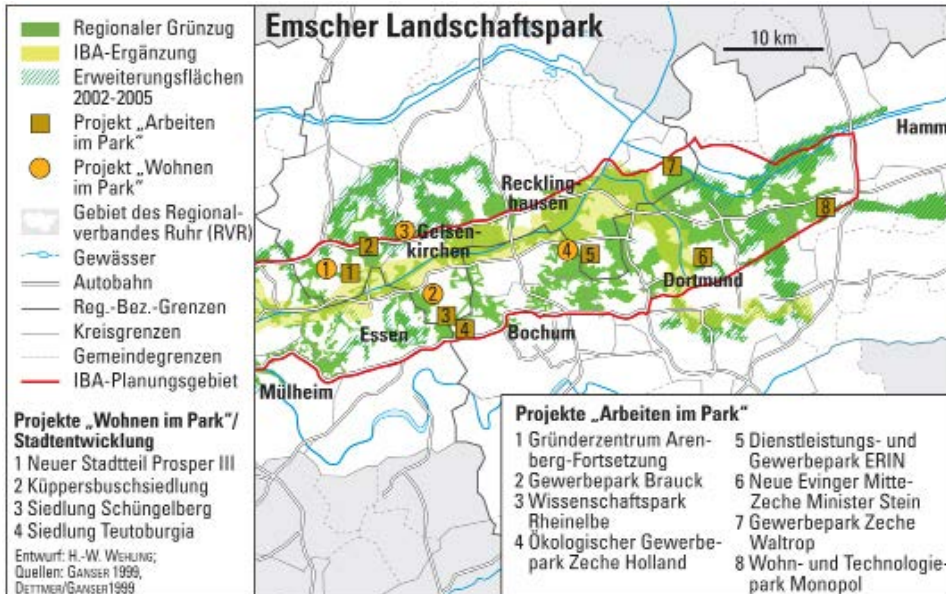
kurgulanmış ve aynı zamanda bölge için imar planlama otoritesi olarak hizmet etmiştir. Alanın büyüklüğü, Docklands içinde farklı bina türlerinin ve farklı semtlerin oluşmasına neden olmuştur: Yerleşim mahalleleri, gökdelenlerin bulunduğu merkezi iş bölgesi veya kültürel faaliyetlerin olduğu alanlar şeklinde farklı fonksiyonlar bu alana kazandırılmıştır.

Alanın altyapısı, iletişim sistemleri ve ulaşımı da elden geçirilmiştir. Sahadaki endüstriyel binaların bir kısmı yeniden işlev kazandırılarak koruma altına alınmış, bir kısmı ise arazi kazanmak için yıkılmıştır.

#### 4. Bölgesel Yenilemeler

Dünyada endüstriyel tesislere sahip çok sayıda kentin bulunduğu sanayi bölgeleri bulunmaktadır. Almanya'daki Ruhr Vadisi, endüstriyel alanların tümüyle bölgesel dönüşümüne verilebilecek en iyi örnektir. Çelik fabrikaları, kok ertirme tesisleri, kömür madenleri ve kimya fabrikalarıyla 19. yüzyıldan beri Avrupa'nın ana madencilik ve üretim merkezlerinden biri olmuştur. 1980'lerde kârsız hale geldiği için bölgenin kademeli olarak terk edilmesine karar verilmiştir. Bu kararın alınmasında, Alman Hükümeti'nin fosil yakıtları tamamıyla terk etme politikası da etkili olmuştur. Bununla birlikte, Ruhr Bölgesi'nin planlama ve doğal alanlarını yönetme görevini üstlenmiş olan bölgesel meclisi, Regionalverband Ruhr (RVR), bölgedeki endüstri mirası dönüşümü konusunda ortak otoriteyi temsil etmektedir. RVR'nin konudaki tek yetkili kurum olması, uzun süredir devam eden bölgesel yenileme projelerinin de başarıya kavuşmasına neden olmuştur.

IBA Internationale Bauausstellung Emscher Landschaftspark, 1990'larda Ruhr bölgesinde endüstri yapılarının sergilenmesi amacıyla düzenlenmiş ve bu yapı etkinliğinin esas amacı olarak, sanayileşmiş bir bölgenin çevresel, ekonomik ve sosyal dönüşümü için kaliteli bina ve planlama standartları oluşturmak seçilmiştir.



Şekil 2. IBA Emscher Landschaftspark sınırlarını gösterir, etkinliğe dair harita



100'e yakın proje ile Ruhr sınırları içinde bulunan toplam 53 beldenin 20'si Emscher Park teşkilatının gelişimine dahil edilmiştir. Bu 10 yıllık projenin amacı, alanların içinde rekreasyon parkları oluşturarak bölgenin ekolojik niteliklerinin artırılmasıdır. Bu dönüşüm hareketinin ana işlevi, bütüncül bir yaklaşımla bölgenin tarihi, teknolojik ve mimari devamlılığının sağlanması, peyzaj projelerinin uygulanması, nehir kenarlarının düzenlenmesi, yoğun kamu kullanımının sağlanması, işçilerin sosyal hayatlarının restorasyonu olarak özetlenmiştir. Proje kapsamında bu işlev gerçekleştirilmeye çalışılmıştır.

*Fotoğraf 20. Landschaftspark  
Duisburg-Nord (Kuzey  
Duisburg Peyzaj Parkı)*



Duisburg Nord ve Zollverein Kömür Madenleri, bölgede kamusal kullanım amacıyla dönüştürülmüştür. Duisburg, daha çok endüstriyel alanları açık hava etkinlikleri için kullanan bir peyzaj projesidir. Bu projenin sonucunda, dünyanın her yerindeki peyzaj bölümlerinde iyi örnek olarak gösterilen, çok yüksek nitelikli bir şehir parkı ortaya çıkmıştır.

*Fotoğraf 21. Zeche Zollverein  
Ruhr Bölge Müzesi*







*Fotoğraf 22. Ruhr Müzesini ziyaret eden konuklar*

Essen'deki Zollverein Kömür Madeni Sanayi Kompleksi 2001 yılından beri Dünya Miras Alanı olarak kabul edilmektedir. Alan; konserlerin, sergilerin, festivallerin veya tiyatro ve dans gösterilerinin yapıldığı şehrin kültür merkezi olarak planlanmıştır. Zeche Zollverein, Essen'in "2010 Avrupa Kültür Başkenti" programı için tasarlanan etkinliklerin önemli bir parçası olmuştur. Zeche Zollverein içerisinde kurgulanan Ruhr Müzesi, kömür madeni yakınlarında bulunan eski lavuar binası ve enerji üretim tesislerinin olduğu gibi korunarak bir bölge müzesi olarak dünyanın en önemli mimarlarından Rem Koolhaas (OMA) tarafından tasarlanmıştır. Müze, maden ve onun beraberinde gelen sanayinin etkileşim içerisinde olduğu sosyokültürel katmanların, jeolojiden biyoçeşitliliğe varıncaya kadar bölgenin bütün özellikleri ile anlatıldığı dünyanın en iyi müze anlatılarından birine sahiptir.

*Fotoğraf 23. Zeche Zollverein içerisindeki, ofis, konut ve sergi alanlarına dönüştürülen kok fabrikası*



### 3.4. TR81 Bölgesinde Endüstri Mirası

Sanayi devriminin oluşmasında öncü olmuş, İngiltere’de, Almanya’da ve Fransa’da endüstri mirası konusunda yayınlanmış çok sayıda akademik belge, envanter çalışması, sayısal veri tabanları bulunmaktadır. Korunması gereken tarihi değerlerle birlikte, sanayi yapılarını da çok hızlı kaybettiğimiz Türkiye’de ne yazık ki endüstri mirası hakkında yeterli bir literatür henüz oluşmaya başlamış, endüstri anıtları hakkında ayrıntılı bir envanter şimdiye dek hazırlanamamıştır.

TR81 Batı Karadeniz Bölgesi; Türkiye’nin sanayileşmesinde ve ağır sanayi hamlesinde yer almış en önemli bölgelerden biridir. Bölgenin endüstri tarihi 1829’da kömürün bulunması ve 1840’lı yıllarda madencilik faaliyetlerinin başlamasına dayanmaktadır. Kömürün çıkarılması, işlenmesi, zenginleştirilmesine dayalı tesislere, limanlara, kömürün taşınması için kurulan demiryollarına, Cumhuriyetin ilk yıllarında sırasıyla kurulan Karabük Demir-Çelik, termik enerji santrali, ateş tuğla, Ereğli Demir-Çelik, kağıt fabrikalarına ev sahipliği yapmış bir bölgedir.

Bu çalışmaya konu olan Batı Karadeniz Bölgesi’nde, endüstrinin çağdaş bütün olguları endüstriyel kalkınma anlamında kullandığı göz önüne alındığında, başkent Ankara ile Zonguldak’ı bağlayan demiryolu hattının, Cumhuriyet tarihi için olduğu kadar, endüstri mirası tarihi için de önemli olduğu sonucuna varmak kaçınılmazdır. Hâlihazırda bölgedeki demiryoluna hem kömür işletmelerinin hem de kentlilerin verdiği değer, geçmiş yıllarda Batı Karadeniz Bölgesinde yapılan bazı çalışmalarda ortaya çıkmıştır.

Batı Karadeniz Kalkınma Ajansı, hizmet verdiği bölgede endüstri yapılarının korunmasına sağladığı katkının yanında endüstriyel miras öğelerinin araştırılması raporunun hazırlanmasına öncülük ederek 19. yüzyıldan 1990’lara kadar endüstrinin lokomotifini olan Batı Karadeniz Bölgesi’nin endüstri mirasına bölgesel ve bütüncül bir anlayış getirilmesi ile bu alandaki farkındalığın artırılmasına da katkı sağlamaktadır. Bölgedeki endüstri mirası meselesinin uluslararası standartlarda incelenmesini sağlamak, bir envanter altyapısı oluşturarak ileriye dönük araştırma yapmak isteyen bilim insanlarının, araştırmacıların ya da yerel tarihçilerin yararlanacağı bir kaynak ortaya koymak ve endüstri mirasının korunmasına ve yaşatılmasına yönelik bölgesel ve lokal önerilerde bulunmak amacıyla hazırlanan rapor kapsamında bölge endüstri mirası tarihi, endüstriyel miras öğeleri, endüstri mirasına yönelik kaynaklar ve bölgede mevcut ve planlanan projeler incelenerek, ilgili başlıklarda elde edilen çıktılara yer verilmiştir.



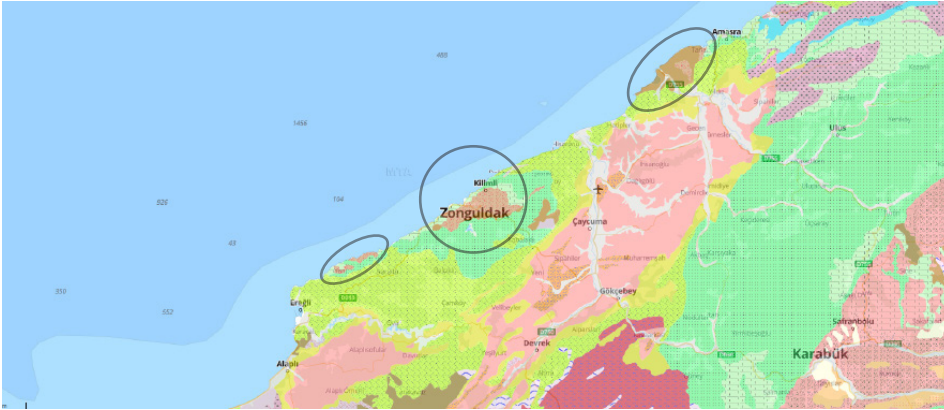
### 3.4.1. Bölge Endüstri Mirası Tarihi

#### 3.4.1.1. Kömür Sanayinin Merkezi Zonguldak

“Kömür” kelimesinden ayrı söz edilemeyecek olan Zonguldak şehri, Karadeniz Bölgesi'nin batısında, Türkiye'nin kuzeybatısında yer almaktadır. Kent, kuzeyde Karadeniz, doğuda ve güneydoğuda kendisinden bölünerek il olmuş Bartın ve Karabük, güneyde Bolu ve batıda Düzce ile çevrilidir.

Bölge, dağlık bir alanda yer almaktadır ve arazisinin yaklaşık %65'i üç sıra oluşturarak sahile paralel uzanan dağlarla kaplıdır. Çok sayıda küçük nehir ve akarsu bulunmaktadır ve bunların en uzununu Filyos Çayı'dır. Bölge, özellikle sonbahar ve kış aylarında yağışlı olan Karadeniz ikliminin etkisi altındadır. Bölge topraklarının büyük çoğunluğu yoğun ormanlarla kaplıdır. Bölge, endemik bitki örtüsü de dahil olmak üzere birçok farklı türe sahip doğal bir arboretumdur.

Sanayi, hizmet sektöründen sonra bölgenin önde gelen sektörlerinden biridir. Özellikle 1980'lerden sonra sanayi yatırımlarının gerilemesine rağmen bölge, yıllardır ülkenin en önemli üretim merkezlerinden biri olmuştur. İldeki hakim sektörler, sektöre özgü payları ülke payından çok daha büyük olan ağır metal sanayi ve madencilik-taş ocakçılığıdır. Zonguldak kömür havzası, Türkiye'nin coğrafi ve jeopolitik konumu nedeniyle Türkiye'nin en zengin maden yatakları arasındadır ve ülkenin tek taşkömürü havzasıdır. Ereğli'nin doğusunda başlayan kömür şeridi 180-200 km doğusuna kadar devam etmektedir. Kömür içeren tabakalar, genellikle Zonguldak sahil şeridinde yoğunlukla paralel uzanmaktadır.



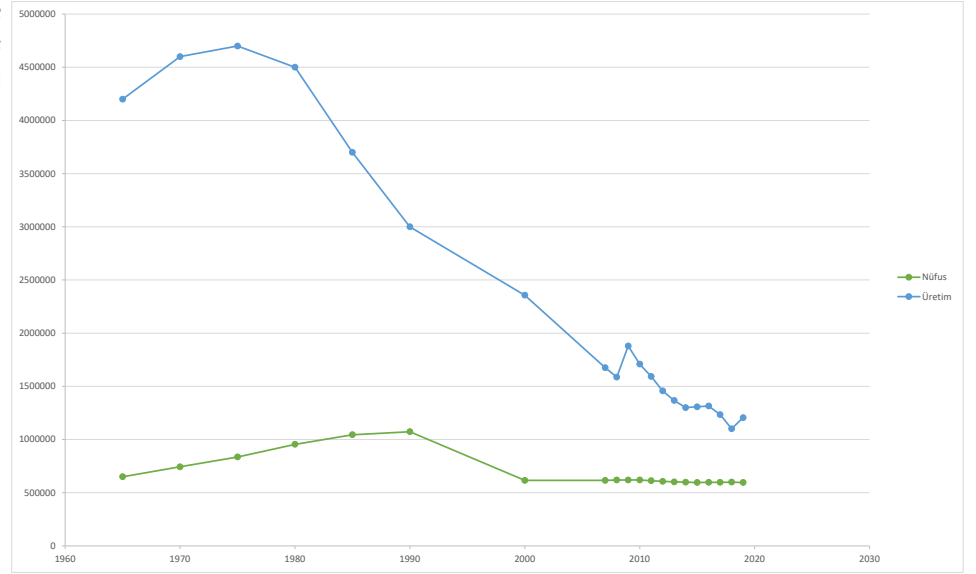
Şekil 3. Zonguldak ve çevresinin jeoloji haritası taşkömürü alanları daire içinde gösterilmiştir

Osmanlı döneminden itibaren üretimin kesintisiz devam ettiği havzada, batıdan doğuya Armutçuk, Kozlu, Üzülmez, Karadon ve Amasra olmak üzere beş ana kömür üretim sahası bulunmaktadır. Kömür rezervleri daha çok kıyı boyunca devam etmekte ve üretim merkezleri kömürün tabakalaşması, üretim ve ulaşım verimliliği açısından seçilmektedir. Madenciliğin Zonguldak ilinde ve Bartın'ın Amasra ilçesinde yoğunlaştığı açıkça görülmektedir. Karadeniz'in altında hatırı sayılır miktarda kömür ve fosil yakıt olduğu da aşikardır. Fakat

uygun teknoloji ve fizibilite sorunlarının olması, madencilik su altı madencilik faaliyetlerinden kısmen kaçınmaya zorlanmış olmakla birlikte 1980'li yıllardan beri Zonguldak kömür havzası Kozlu Müessesesi'nde denizin altına gelen kesimlerde de kömür madencilik yapılmaktadır. Ancak son yıllarda meydana gelen teknolojik gelişmeler ve maden arama atılımları, Zonguldak açıklarında oldukça yüksek miktarlarda doğalgaz rezervleri bulunmasını sağlamış, bu gelişme bu alanda da ilerlemeler olacağına habercisi olmuştur.

Zonguldak, geçtiğimiz yüzyılda Türkiye'de her yıl nüfusu artan şehirlerden biri olmuştur. İşgücüne duyulan ihtiyaç, yalnızca çevreden değil, ülkenin diğer bölgelerinden de Zonguldak'a olan göçü tetiklemiştir. Ancak Zonguldak'ta son 20 yıldır nüfusun azalmakta olduğu nüfus istatistikleri göz önüne alındığında görülebilir. Bu durum, bölgedeki ana işveren durumunda olan Türkiye Taşkömürü Kurumu'nun (TTK) üretiminin azalmasıyla paralellik göstermektedir. Sanayinin güçsüzleşmesi, hatta zarar eden devlet işletmelerinin özelleştirilmeleri ile fabrika altyapılarında yenileştirme yapılması ve otomasyon sistemlerine geçilerek işçi sayısının azalması da nüfus azalmasının nedenlerindedir.

Şekil 4. Yıllara göre kömür üretimi ile nüfus karşılaştırması



Batı Karadeniz'in önde gelen kentsel yerleşim yeri olan Zonguldak, önemini taş kömürü rezervlerine borçludur. Ana doğal kaynak, ekonomi ve yaşamın temeli ve kentin bir zamanlar artan ancak günümüzde azalan nüfusunun nedeni olan kömür, kentin temel yaşam kaynağıdır. Yörenin tarihsel geçmişini ve sanayileşme varlığını kömüre borçlu olan Zonguldak, kömürün bulunmasıyla hayat bulmuş, Türkiye Cumhuriyeti'nin kuruluşundan sonra önemli bir yerleşim ve "sanayi kenti" haline gelmiştir. Zonguldak çevresinin tarihi Frig dönemine kadar gitmesine rağmen, şehir kömür madencilik ile gerçek anlamda doğmuş ve gelişmiştir. 1830'lara kadar Zonguldak, Karadeniz kıyısında küçük bir iskeleye sahip, çevresinde Tersane-i Amire'ye ait tersane subay ve askerlerinin yaşadığı bir koy olarak tanımlanmaktadır. 1829'da

kömürün bulunmasının ardından Zonguldak, Osmanlı Devleti'nin önde gelen sanayi şehirlerinden ve ana enerji kaynaklarından biri olmuştur.

Ancak o dönemde devlet ciddi bir ekonomik ve idari sıkıntı içinde olduğundan Zonguldak'ın önemi tam olarak anlaşılammıştır. Cumhuriyetin kurulmasından sonra Zonguldak değer kazanmıştır. Şehir kömür madenciliği ile şekillenip geliştiğinden, sınai büyümeye sıkı sıkıya bağlı olan Zonguldak'ın tarihsel geçmişi de bu gelişimden doğrudan etkilenmiştir. Kentin sanayileşmesini iki kısımda özetlemek mümkündür:

- 1800'ler ile 1923'ler arasında Osmanlı Devleti
- 1923'ten günümüze Türkiye Cumhuriyeti

18. yüzyılın sonlarına doğru iç enerji kaynağı ihtiyacı Osmanlılar için çok önemli hale gelmiştir. Avrupa'da Sanayi Devrimi ile imalat ve taşımacılıktaki gelişme hız kazanmış ve yeni enerji kaynağı kömür olmuştur. Osmanlı Devleti, sınırları içinde kömür madenlerini keşfetme girişimlerini artırmakta ısrar etmiştir. 1820'lerde birkaç deneme ve yanlış başlangıçtan sonra, 1829'da Zonguldak'ta kömür bulunmuş, 1850'li yıllara gelindiğinde Zonguldak'ta aralıksız kömür üretimi başlamıştır. Bu keşif, Osmanlılara enerji tedariki açısından kendi kendine yeterlilik kazandırmıştır. 1848 yılında Sultan I. Abdülmecid'in emriyle Ereğli ile Amasra arasındaki kömür damarlarının yerleri tespit edilerek kömür yatağının sınırları belirlenmiştir. Sınırların belirlenmesinin ardından kömür sahasında bilinen ilk yasal düzenleme Abdülmecid tarafından yapılmıştır. Kömür yatağı, vakıfların arazilerine dahil edilmiş ve yönetim, Hazine-i Hassa'ya verilmiştir.



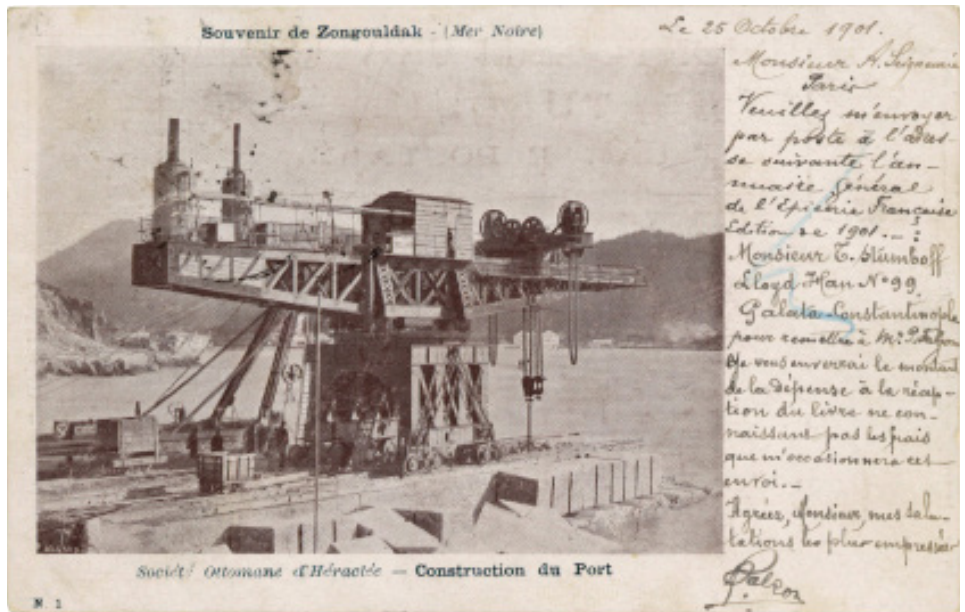
Fotoğraf 24. Hazine-i Hassa'ya ait bir maden

İlk ocaklar, 1850'lerde Ereğli'ye yakın Tiran köyünde kurulmuştur; bununla beraber Kozlu çevresinde yeni ocaklar açılmıştır. 19. yüzyılın ikinci yarısında Zonguldak, kömür madenlerinin etrafında büyümeye ve gelişmeye başlamıştır. Yöre halkının madencilik konusunda herhangi bir uzmanlığı olmadığı için Arnavutluk, Karadağ ve Dalmaçya'dan ustalar getirilmiş, çevre köylerden de işçi ihtiyacı karşılanmıştır. Virancık, Üzülmüş ve Çaydama'da madencilik faaliyetlerinin artmasıyla birlikte kömürün çıkarılmasını Kozlu, Zonguldak ve Kilimli kıyılarında madenlerin ve ilk sanayi binalarının ortaya çıkması takip etmiştir. Ancak kömür üretim tesislerinde ulaşım büyük ölçüde katır, at ve manda vagonları ile yürütülmüş ve bu yöntem 20. yüzyıla kadar olduğu gibi kalmıştır.

İlkel madencilik teknolojisi nedeniyle bu ilk yıllar boyunca üretim miktarı oldukça düşük kalmıştır. Kömür madenciliğinin ilk yıllarından sonra, kömür sahasında idare önemli bir sorun haline gelmiştir. Zonguldak madenlerinin organizasyonel yapısı, kömürün keşfedilmesinden bu yana pek çok değişikliğe uğramıştır. Alanın ilk on beş yılında, 1850 ile 1865 arasında, yönetim siyasi duruma, savaflara ve yetersiz üretime göre farklı kişi ve kurumlar arasında kaydırılmıştır.

1849'da, Galata bankerlerinin kömür şirketi, Sultan I. Abdülmecid'in idareyi Evkaf Nezareti'ne 1850 yılında vermesine kadar maden işletmeciliği haklarını elde etmiştir. Bu yıllarda ilk dar hatlar, ardından kömür olukları ve eğimli düzlemler inşa edilerek ve standartlaştırılmış direkler kullanılarak altyapı iyileştirilmiştir. 1850'lerin sonlarına doğru Devlet gelirden pay almadığından ve sözleşmelere uyulmadığından yönetim 1859'da Banker Zafiropulos'a devredilmiş, ancak devam eden sorunlar bir yıl sonra sözleşmesinin feshine neden olmuştur.

Fotoğraf 25. Ereğli limanındaki inşa edilen yükleme vinci, kartpostal (SALT Araştırma)





İngiliz Kömür Şirketi, Zafiropulos'tan sonra üretime devam etmiş, ancak üretimdeki yetersiz büyüme İngiltere'den kömür ithalatı ile sonuçlanmıştır. Sonuç olarak işletme hakları, Sultan'ın emriyle 1865 yılına kadar tekrar Evkaf Nezareti'ne geçmiştir. Kömür madenlerinin idaresi 1865 yılında Hazine-i Hassa'dan Bahriye Nezareti'ne devredilmiş ve bu yönetim 43 yıl sürmüştür. 1867'de bölge, madenlere insan gücü sağlayan on dört idari birimden oluşacak şekilde, bir kömür üretim bölgesi olarak düzenlenmiştir. Kömür üretimi, nakliyesi, plansızlık gibi sorunların ortaya çıkması Bahriye Nezaretini bir komisyon kurmaya yöneltmiştir. Dilaver Paşa, gerekli düzenlemeleri yapmak üzere komisyon başkanı olarak bölgeye gelmiştir. 1867'de, kömür sahasındaki tüm etkinlikleri askeri güçle organize etmek için Dilaver Paşa Nizamnamesi adlı yüz maddelik idari bir düzenleme ilan edilmiştir. Düzenlemenin temel amacı saha içi ve çevresindeki sorunları çözerek kömür üretimini arttırmaktır. Belge, çalışma koşulları, maden imtiyazlarının verilmesi ve elde tutulması, dükkanların ve mağazaların açılması, kömürün çiftçi tarlalarında nasıl taşınacağı, kömür taşımacılığı için kullanılacak hayvanların muamelesi, işe alım gibi birçok konuyu ele almıştır.



Fotoğraf 26. Ereğli Şirketi'nin Üzülmöz Madenlerinde yenilediği havai hatlar (SALT Araştırma)

Osmanlı Devleti'nde 1877-78 Rusya ile savaşın yanı sıra iç ve dış borçların neden olduğu ekonomik kriz kömür havzasını da etkilemiştir. 1880'lerde madenciler ödemelerini devletten alamamaya başlayınca, yasa dışı yollarla tüccarlara kömür satmaya başlamışlardır. Madenlerin iflasını önlemek için ek yasal düzenlemeler ve işletme ruhsatları çıkarılmış ve bu da diğer yerli ve yabancı yatırımcıların kömür havzasına yatırım yapmasına neden olmuştur. Osmanlı İmparatorluğu'nda önemli bir yatırım olan Fransız ve Osmanlı merkezli ortaklık, Ereğli Şirket-i Osmaniyesi, bu düzenlemelerin ardından kömür üretimine girmiştir. Şirket, üretimi artırmak için altyapı ve mekanizasyon yatırımları yapmıştır.

Şirket ilk iş olarak ulaşım tesislerini iyileştirmiş, mevcut hatların yenilenip

geniştirilmesini sağlamıştır. Ereğli Şirketi ayrıca iki lavuar, lokomotifler için tamir atölyesi, döküm fabrikası ve küçük bir kok ve briket fabrikası kurmuştur. Zonguldak kömür sahasındaki diğer özel Şirketler, Karamanyan Şirketi, Giurgiu Şirketi ve Halil Paşa Karamahmudzadeler de madenlere elektrik enerjisi verilmesi, nakliye kalitesinin artırılması, Karadeniz seviyesinin altında çalışılması gibi üretim ve verimliliği artırmak için değerli teknolojik katkılar sağlamıştır. Bu dönemde daha iyi bir taşıma altyapısı için uygun bir limanın gerekliliği kabul edilmiştir. Ereğli’de doğal bir liman olmasına rağmen, 1896-97’de hâkim özel Şirketlerin kendi madenlerine yakın bir liman istemesiyle, Zonguldak’ta insan yapımı bir liman ile yükleme rıhtımları inşa edilmiştir.

1899 yılında ise Şirketin limanda ve madende çalışan vatandaşlarının dertleriyle alakadar olmak amacıyla Fransa Zonguldak’a konsolos tayin etmiştir. Birçok yabancıнын orada bulunması sebebiyle, bölgenin siyasi olarak da önem kazanmasıyla Fransız konsolos Zonguldak’ta ikamet etmeye başlamıştır. Bunun üzerine kentin, ekonomik ve siyasi önemi oldukça artmış, refah seviyesi de buna paralel olarak yükselmiştir.

*Fotoğraf 27. 1932 yılında geniştirilen Zonguldak Limanı (SALT Araştırma)*



1908’de kömür havzasının idaresi Bahriye Nezareti’nden Nafia Nezareti’ne (Bayındırlık Bakanlığı), bir yıl sonra Ticaret, Orman, Maadin ve Ziraat Nezareti’ne (Ticaret, Orman, Maden ve Ziraat Bakanlığı) geçmiştir. Firma sayısı ve üretim arttıkça Zonguldak kömür havzasına göç hız kazanmıştır. Madenlerin çevresinde artan inşaat faaliyetleri sorun yaratmaya başlayınca Osmanlı Devleti 1911’de Tezkere-i Samiy’e’yi ilan etmiştir. Bu bildirge kömür yatağının önemini ve potansiyel değerinin ekonomideki yerini tespit ederek, devletin izni olmadan kömür yatağı sınırlarında mülk edinmeyi veya inşa etmeyi, inşaat hafriyat gibi tüm inşa faaliyetleri yasaklamıştır. Osmanlı Devleti, 1910’lardan itibaren mevcut altyapının, özellikle demiryollarının ve limanların modernizasyonu için de çalışmıştır. Hem özel Şirketler hem de hükümet tarafından yürütölen yaklaşık 60 yıllık madencilik macerasından sonra, Zonguldak’ta nispeten modern bir altyapı ortaya çıkmıştır.

Birinci Dünya Savaşı'nın başlaması, Zonguldak'ta Fransız şirketlerinin üretimine son vermiştir. Almanların kontrolünde bir savaş kömür merkezi kurulmuştur. Birinci Dünya Savaşı'nın sona ermesinin ardından 1918'de Osmanlı Devleti tarafından imzalanan Mondros Mütarekesi'nden sonra, 1920 yılının Mart ayında Fransız ordusu, kömür madenlerinin kontrolünü kaybetmemek için Zonguldak'a küçük bir birlik göndererek 1921 Haziran'ına kadar şehri işgal etmiştir.

Kömür madenciliği alanındaki tüm gelişmelere rağmen, kömür havzası Osmanlı Devleti'nin 75 yıldır süregelen ekonomik ve idari sorunlarından etkilenmiştir. Teknolojik yetersizlikler, yanlış yönetim politikaları ve altyapı eksikliği, verimli kömür çıkarımını azaltmıştır. Ayrıca 1910'lardan sonra gerçekleşen bir dizi olay (I. Dünya Savaşı, Osmanlı Devleti'nin çöküşü, Kurtuluş Savaşı ve Cumhuriyet'in kuruluşu) Zonguldak kömür sahasındaki üretimi neredeyse durma noktasına getirmiştir.

Bölgede İtalyanlar'ın varlığı Osmanlı Dönemi'nde başlamış olsa bile, Birinci Dünya Savaşı'nın ve Osmanlı'nın dağılmasının da etkisiyle, İtalya ve Fransa Zonguldak'taki kömür rezervleri için rekabete girmişlerdir. Sevr Anlaşması'nın önemli pazarlık meselelerinden biri olan Ereğli Kömür Havzası'nda, İtalya Hükümeti İtilaf Devletleri içerisinde kendi topraklarında kömür rezervi bulunmayan tek ülke olduğundan, bölgenin kendisine verilmesini talep etmiştir. Osmanlı Dönemi'nde başlayan İtalyan madencilik faaliyetleri, 1920 yılında Mustafa Kemal'in Zonguldak'ta çalışan İtalyan işçilerine dokunulmayacağı garantisini vermesiyle devam etmiş, Zonguldak'ın İtalyanlar tarafından işgal edilmesi önlenmiştir. İktisadi olarak bu kadar önemli olan Zonguldak'ta İtalyan nüfus oldukça artmıştır. Osmanlı'nın son dönemleri olan 19. yüzyılın son yıllarında İtalyanlar da Zonguldak'ta bir konsolosluk kurmuş, 1937 yılında Mussolini'nin Almanya'ya desteğini ilan etmesi ve yurtdışında yaşayan vatandaşlarını ana vatana dönerek ülkesi için savaşmak üzere çağırması ile konsolosluk kapanmıştır.

1920'de Birinci Büyük Millet Meclisi'nin açılması ve devletin yeni stratejileriyle birlikte Zonguldak, yirmi yıl sonra yeniden ekonomik bir cazibe merkezi olmuştur. Yeni hükümet Türkiye'nin topraklarını ve doğal kaynaklarını korumayı amaç edinmiş, bu kapsamda 1921 yılında kömür sahasının idaresi İktisat Vekaleti'ne verilmiştir. 19. yüzyılın sonlarından beri devam eden savaştan sonra, ülke toparlanmaya başlamıştır. Durumu düzeltmek üzere yeni cumhuriyetin ekonomi politikası gerçekleştirilerek Türkiye'nin en büyük enerji kaynağı üretim merkezlerinden biri olan Zonguldak kömür havzası bu politikanın önemli bir ögesi haline gelmiştir. 1920-1926 yılları Zonguldak'ta mevcut durumu korumaya yönelik bir politika izlenmiştir. Ağustos 1923'te üretimi ve ithalat araçlarını artırmaya yönelik bir düzenleme içeren bir madencilik programı açıklanmıştır. Genel olarak eğitime ve özellikle bu



*Fotoğraf 28. Maden ocağında havalı matkapla kömür dekupe eden maden işçileri (SALT Araştırma)*

programa verilen önemin bir göstergesi olarak, Türkiye'nin ilk maden mühendisliği okulu olan Yüksek Maadin ve Sanayi Mühendis Mektebi, 1924 yılında Zonguldak'ta kurulmuştur.

Bu geçiş döneminin ardından, yerel yatırımları desteklemek amacıyla kurulmuş ulusal bir banka olan Türkiye İş Bankası'nın katılımıyla kömür havzasında sistematik üretim yeniden başlamıştır. 1926-1940 yılları arasında gerçekleşen bu ikinci dönemde "Dolaylı Müdahale Politikası" hakim olmuştur. Bu dönemde kömür alanında üç büyük şirket varlık göstermiştir: Maden Kömürü TAŞ (İş Bankası yatırımı), Kozlu Kömür İşleri TAŞ (İş Bankası ve Ereğli Şirketi ortaklığı) ve Türk Kömür Madenleri AŞ (İtalyan şirketi). Bu üç şirket, kömür üretiminde yeni teknolojiler kullanılması, Üzülmez Kok Fabrikası'nın kurulması, lavuarların inşa edilmesi, bölgenin ilk topografya haritasının üretilmesi gibi önemli faaliyet ve yatırımların gerçekleştirilmesini sağladı. Bu şirketler aynı zamanda Zonguldak'ın farklı bölgelerinde de planlı inşaat faaliyetleri geliştirmiştir.

Fotoğraf 29. Gelik Lavuarı



Kozlu, Kılıç ve Üzülmez mahallelerinde 1930'lu yıllarda konutların yanı sıra idari, sosyal ve spor tesisleri yapılmıştır. Bu bina ve mahallelerin önemli bir kısmı dönemin mimarı Seyfi Arkan tarafından tasarlanmıştır. Kozlu ve Üzülmez'de ve daha sonra diğer maden sahalarının çevresinde inşa edilen yatakhane ve sosyal tesisler geri kalan işçilerin konaklama ihtiyaçlarını karşılamak üzere inşa edilmiştir. Tenis kortları, basketbol sahaları, kafeteryalar ve düzenli olarak sinema filmlerinin gösterildiği bu yaşam alanlarının



sosyal altyapısı Türkiye için zamanının oldukça ötesindeydi. Bu yapıların mimari mekân kaliteleri bugün bile kabul görmektedir. İş Bankası'nın yatırımlarına rağmen, ekonomik kriz 1929 Büyük Buhranı'nın kömür sahasını da etkilemesinden sonra büyümüştür. Ayrıca, Ereğli Şirketi, madencilik teknolojisine yatırım yapmaktan uzak durduğu için üretimi beklentilerin altında kalmıştır. Böylece 1937'de Fransız Ereğli Şirketi, madencilik, enerji üretimi ve dağıtım alanında faaliyet göstermek üzere kurulmuş olan Etibank'ın girişimiyle kamulaştırılmıştır.

1930'lu yıllarda, yabancı şirketler kömür madenlerinde halen faaliyet göstermekteydi: 1931'de toplam satışın %38'i Fransız sermayeli şirkete ve %25'i İtalyan sermayeli şirkete aittir. Küresel ekonomik krizin büyümesi ve II. Dünya Savaşı, kömür sahasındaki neredeyse tüm üretimi durdurmuştur. Üretimi artırmak için 1940 yılında kömür havzasındaki tüm madenler devletçilik ilkesine bağlı kamulaştırma politikası kapsamında kamulaştırılarak, Etibank'a bağlı Ereğli Kömür İşletmeleri'ne devredilmiştir. Yeni EKİ yönetimiyle 1940'tan 1957'ye kadar sürecek olan "Tekelci Dönem" başlamıştır.



Fotoğraf 30. Osmanlı Ereğli Kömür Şirketi. Kerpiçlik Maden Ocağı'nda çalışan Türk işçiler (SALT Araştırma)

1940'ların başlarında, birçok yer altı ve yer üstü üretim tesisi, bakım eksikliğinden dolayı ekonomik ömürlerinin sonuna gelmiştir, bu nedenle kömür sahasında modern madencilik teknikleri araştırılmıştır. 1948 yılında uygulanmaya başlanan "Genel Yönetim Planı" ile tüm tesislerin yenilenmesi ve gelecekteki madencilik faaliyetlerinin planlanması amaçlanmıştır. Bu planın odak noktası, maden ve lavuar sayısını azaltarak üretime yoğunlaşmaktır ve sonuç olarak, tüm kömür sahasında üç kömür madeni ve altı temizleyici bırakılmasına karar verilmiştir. Bu, planlanarak yapılan ilk üretim dönemidir ve bu planın uygulanması, üretimde ve verimlilikte önemli bir artışla sonuçlanmıştır. Madenlerden çıkarılan kömür miktarı otuz yıl boyunca kademeli olarak artmıştır. Ereğli Kömür İşletmeleri, kentin ekonomik ve fiziksel

olarak kömür madenciliği etrafında şekillenmesi nedeniyle hem altyapı hem de üstyapı açısından Zonguldak kentinin gelişimi üzerinde çalışmıştır.

Fener, Kilimli, Karadon, Kandilli, Üzülmaz ve İhsaniye yerleşim yerleri olarak seçilmiş, EKİ bu alanlara ciddi yatırımlar yapmıştır. Yugoslav RAT Şirketi, EKİ'nin hükümet tarafından da desteklenmesiyle, Hazine veya Orman arazileri üzerine 1020 işçi konutu inşa etmiştir. Bu alanlarda da evlerin yanı sıra, çalışanlara yiyecek ve giyecek sağlamak için "Ekonoma" adlı kantinler inşa edilmiştir. EKİ, bu dönemde çok sayıda konut, sosyal tesis, okul, yol ve altyapı projeleri inşa etmiştir. Bu mahalleler zamanla Zonguldak'ın ve çevresinin kentsel yapısını oluşturmuştur. EKİ kömür üretimini artırmak ve Zonguldak'ı inşa etmek için devlet kurumlarıyla işbirliği içinde çalışsa da, belediyelerin biriken borçları ve siyasi müdahaleler Etibank'ı kârsız bir organizasyona dönüştürmüş ve kömür madenleri şirkete yük olmaya başlamıştır.



Fotoğraf 31. Karadon Lavuarı  
1939  
(SALT Araştırma)

1957 yılında TKİ (Türkiye Kömür İşletmeleri) kurulmuş ve kömür sahasının idaresi TKİ'ye devredilmiştir. Bu devir gerçekleşikten sonra kömür havzasında farklı üretim bölgelerinde faaliyet gösteren iki ana işletme bulunmaktaydı:

#### 1. Ereğli Kömür İşletmeleri

- Karadon bölgesi (Gelik, Karadon ve Kilimli)
- Kozlu bölgesi (İncirharmanı ve İhsaniye)
- Üzülmaz bölgesi (Dilaver, Asma ve Çaydamar)
- Amasra bölgesi

#### 2. Armutçuk Kömür İşletmesi

- Kandilli bölgesi
- Çamlı bölgesi
- Alacağzı bölgesi

Bir önceki idarenin mali sorunları ile başa çıkabilmek için TKİ ikinci bir yönetim planı önermiştir. Planlanan yapı olumlu bir şekilde karşılanmış, yeni proje 1958 yılında hazırlanarak onaya sunulmuş, üç yıllık bir gecikmenin ardından 1961 yılında onaylanarak faaliyete geçmiştir. Program yalnızca 1967 yılına kadar sürdürülmüştür. Bu organize üretim girişimlerinin sonuçları kömür madenciliğinde büyük başarılarla sonuçlanmış ve pazarlanabilir kömür miktarı yaklaşık beş milyon tonla 1974'te zirve noktasına ulaşmıştır. 1980'li yılların değişen ekonomik yaklaşımları ile kamu işletmeleri ile ilgili kanunda yapılan yeniden düzenleme, 1983 yılında Türkiye Taşkömürü Kurumu'nun (TTK) kurulmasına ve kömür havzasının idaresinin bir kez daha el değiştirmesine neden olmuştur. 1984 yılından itibaren, TTK, beş işletmesi ile bölgedeki ana yönetim organı olmuştur: Armutçuk, Kozlu, Üzülmez, Karadon ve Amasra.

Bu gelişmelerden beş yıl sonra; yetersiz bütçeler, teçhizat yetersizliği, büyük yatırımların gecikmesi Zonguldak'ta bir ekonomik krize neden olmuştur. 1980'lerin serbest piyasa ekonomisi, devlet yatırımlarının küçülmesine neden olmuştur ve sonuç olarak özelleştirme ortaya çıkmıştır. Bu ekonomik durum Türkiye'nin geri kalanı gibi TTK'yu da etkilemiştir.

1990'lı yıllarda işçilerin zorunlu emekliliğine ek olarak birçok maden kapatılmıştır. Osmanlı döneminden itibaren Zonguldak kömür havzasına doğru olan sürekli göç ters dönmüş, nüfus azalırken işsizlik artmaya başlamıştır. Kömür yatağındaki üretim, 1970'lere kıyasla 1990'larda yaklaşık %40 azalmış; TTK 2000 yılında kâr edemez bir kuruluş haline gelmiştir. Düşüşü yavaşlatmak ve mümkünse çöküşü önlemek için üretimi adım adım artıracak beş yıllık bir yeniden yapılandırma programı hazırlanmış olup istatistiki olarak bakıldığında planın kömür üretim rakamları yönüyle başarısız olduğu anlaşılmaktadır.

Pazarlanabilir kömür miktarı 1970'lerde yaklaşık 4,5 milyon ton iken, bu üretim 1980'lerde ve 1990'larda kademeli olarak azalmıştır, 2000'li yıllarda 2 milyon tona gerilemiş, 2019 yılında ise 734 bin tona kadar düşmüştür. Bu sonuçlar kamunun istihdam politikasında yaşanan değişimde önemli bir rol oynamaktadır. Zira 1990'lı yıllarda 40 binlere varan işçi sayısı günümüzde 10 binin altına düşmüştür. Kömür üretiminde ciddi düşüşlere yol açan bu sorunların iç nedenleri Maden Mühendisleri Odası Zonguldak Şubesi 2002 yayınında aşağıdaki şekilde ifade edilmiştir:

- Artan üretim derinliği
- Araştırma ve geliştirmedeki yetersizlikler, iç eğitim faaliyetlerinin eksikliği
- Kömüre ilişkin eksik ulusal politikalar

Emeğin ve alın terinin konuşulduğu her platformda ismi saygıyla zikredilmesi gereken bir kenttir, Zonguldak. Yöre insanının hikâyesi, kentin kaderini belirleyen zorlu coğrafi şartlara, yüzyıllar boyu üzerinde oturduğu cevhere, maviye, siyaha ve yeşile meyletmıştır. Kömürün bulunmasıyla başlayan

şehirleşme, bölgenin sosyal, ticari, demografik, tarihî ve kültürel anlamda bambaşka bir serüvene yelken açmasını da kaçınılmaz kılmıştır. Yurt içinden ve dışından göç olarak başlayan kömür macerası, 1950'lerden sonra yurt dışına kömür çıkarma işi ile uğraşacak işçiler gönderilmesi ile başka bir yöne evrilmiştir. Yöre insanı, köyünden, kasabasından binlerce kilometre uzaktaki sadece adını duydukları ülkelerin ismini bile bilmedikleri şehirlerine göç etmeye başlamışlardır. Dili, dini, örfü, âdeti, yeme- içme alışkanlığı, havası, suyu yabancı ülkelere uyum sağlamaya çalışmak bir yana, bir an evvel arzu ettiği parayı kazanıp vatanına dönme hayaliyle yola çıkmışlardır.

Cumhuriyetin parlak projesi olan Zonguldak'ta kömür madenleri 1970'lerde zirve yıllarını yaşarken, bundan 50 yıl sonra kömür eski önemini yitirmiş, üretim azalmış, madenlerin ve fabrikaların kapanmasına karşı koyamamış, nüfusu azalmış ve kentin yaşam kalitesi oldukça düşmüştür. Kömür stratejik önemini korumasına karşın, ortaya çıkan yeni enerji kaynakları, kömürün perakende satışının da düşmesine neden olmuştur.

Kömürün kente getirdikleri, ekonomisiyle birlikte şüphesiz sosyal yaşamın çeşitli katmanlarıyla gözlemlenebilmekteydi. Zonguldak, parlak üretim yıllarında bölgenin kültürel olarak da merkezi olmuş, Cumhuriyet'in hammadde atılımına paralel olarak kültür etkinliklerinin çeşitliliği anlamında da yeni modern devletin gerekliliklerini yerine getirmiştir. Kömür işletmelerinin sosyal tesislerinde davetler, balolar düzenlenmekte, sinema, tiyatro ve spor gibi çeşitli faaliyetlerle modern bir sosyal hayat hedeflenmekteydi.

Varlık nedeni olan kömürden gitgide uzaklaşan, kenti ve ülkeyi inşa eden, nesiller boyu işçiler, teknikerler ve mühendisler yetiştiren bu dev yapının arkasında bıraktığı endüstri ve kültürel atıl alanlarıyla yeniden düşünülmesi, endüstri mirasının yeniden değerlendirilmesi gerekmektedir.

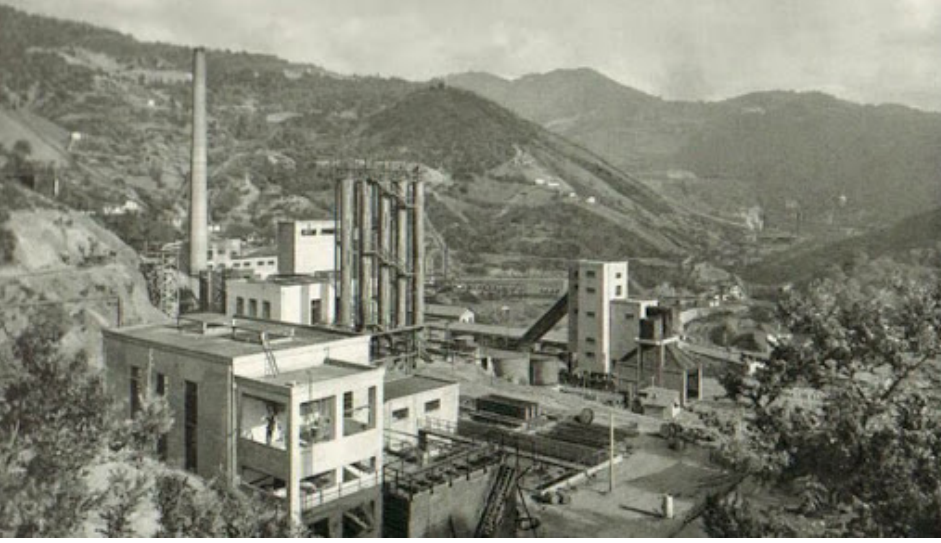
Planlama girişimlerine ilişkin sorunlar, şehrin fiziki yapısı, bitki örtüsü, jeolojik oluşumlar ile arazilerin yasal statüleri Zonguldak'la ilgili bir planın tasarım ve uygulamasında problemler ortaya çıkmasına neden olmaktadır. Zonguldak'ta planlama problemini etkileyen ilk faktör şehrin fiziki yapısı yani topoğrafyadır. Şehrin büyük bölümünün %10 ve üzeri bir eğim üzerinde olması, şehrin çoğunluğunun kömür rezervleri üzerinde olması ve Osmanlı döneminden itibaren Zonguldak'taki arazilerin %70'e kadar varan büyük bir çoğunluğunun hazine arazisi ilan edilmiş olması, kentte planlı bir gelişme yapılabilmesinin önüne geçmiş, kaçak ve çarpık bir kentleşme meydana gelmiştir.

Zonguldak şehrinin bu özel faktörlerinin yarattığı sorunlara çözüm bulma girişimleri Osmanlı döneminde başlayıp günümüze kadar devam etmiştir. 1880'lerdeki ilk madencilik faaliyetleri ile Zonguldak ve çevresi, işçilerin göçü ve kömür madenleri çevresinde yeni inşaatlarla büyümeye başlamıştır. İnşaat faaliyetleriyle ilgili bilgi içeren bilinen ilk belge 1867 tarihli Dilaver Paşa Nizamnamesi'dir. Nizamname'nin üçüncü bölümü kömür yatağındaki inşaatı



düzenler ve işçi yurtları için gerekliliği belirtir: “Komisyonca belirlenen uygun yerlere devlet binaları, hanlar, fırınlar, dükkanlar, kahvehane ve diğer binalar yapılabilir ve izinsiz yapılaşmaya izin verilmeyecektir.”

Ancak inşaat faaliyetlerinin hızla artması ve üretimde zorluklar yaratması, arazi çökmesi (tasman) nedeniyle riskli de olduğundan, 1911 yılında devlet izni olmadan kömür havzası sınırlarındaki tüm inşaat faaliyetlerini yasaklayan ilk yasal düzenleme olan Tezkere-i Samiyé'nin ilan edilmesiyle sonuçlanmıştır. Bu belge ile tüm araziler kömür üretimi için ayrılmış 1900'den önce alınan tapular dışında özel mülkiyet tamamen engellenmiştir. Ancak üretim tüm hızıyla devam ettiği için yerleşimin genişlemesine engel olamamış ve kalacak yer ihtiyacı olan işçiler, yasadışı olmasına rağmen konut inşa etmek zorunda kalmıştır. Türkiye Cumhuriyeti'nin kuruluşundan sonra kömür üretiminden sorumlu şirketler, çalışanlar için evler ve kamu binaları inşa etmeye başlamıştır.



Fotoğraf 32. Açılışını İş Bankası'nın kurucusu Celal Bayar'ın yaptığı, kok fabrikası

Zonguldak'ın kentleşmesine katkıda bulunan ilk yatırımcı İş Bankası olmuştur. Birçok lojman İş Bankası'nın idaresi sırasında inşa edilmiş ancak bunların çoğu beyaz yakalı çalışanlara hizmet etmiştir. İşçiler yine kendi evlerini inşa etmek zorunda kalmışlardır. Boş arazilerin tamamı devlete ait olduğu için yapılan evler kaçak sayılmış, her maden ve endüstriyel tesis çevresinde gecekondu mahalleleri oluşmaya başlamıştır. 1933-34'te artan talep, yönetimleri Zonguldak'ın merkezde liman çevresindeki kıyı bölgesi ve şehrin doğusunda Kilimli sahili gibi sınırlı kısımlarında yapılaşmaya izin vermeye zorlamıştır. Bu alanlar, şehrin diğer bölgelerinden kolayca ayırt edilebilen konutlarla hızla dolmuştur. Ne yazık ki, bu dar alan pek çok kişinin ihtiyacını karşılayamamıştır. Bu alanın çoğunda yüksek veya orta gelirli sınıflar yer almıştır.

On yıl sonra, 1948'de, EKI tarafından uygulanan ilk yönetim planı kapsamında, üretim merkezlerinin sayısı düşürüldüğünden, şehrin yerleşimi de bu merkezlerin etrafında, bir imar planı olmaksızın, kendiliğinden odaklanmış, planlama sorununa çözüm olamamıştır. 1960'larda Zonguldak, Devlet Planlama Teşkilatı ve İmâr ve İskân Bakanlığı tarafından ilk bölgesel planlama

yatırımlarından biri olarak seçilmiştir. Zonguldak Bölgesi Ön Planı 1963 yılında sosyal, ekonomik ve fiziksel yönler üzerine yapılan çalışmalar ışığında yazılmıştır. Bu plan 1960-1980 yılları arasında 20 yıllık bir dönemi kapsamakta ve öncelikle nüfus artışı ile kalkınma oranını dengelemeyi, bölgenin altyapısını iyileştirmeyi, gelecekteki yatırımlardan mümkün olan en yüksek oranda yararlanmayı ve mevcut gelir dağılımını eşitlemeyi amaçlamıştır.

Fotoğraf 33. Zonguldak Bölgesi Ön Planı'nın kapağı, 1964



Plan tamamlandıktan sonra planın detaylandırılacağı belirtilmiş, ancak 1960'ların gelecekte olacakları yönetememesi nedeniyle bu ayrıntılı planlama girişimi uygulanamamıştır. Zonguldak, Kilimli, Çatalağzı ve Kozlu Belediyeleri "Zonguldak Metropolitan Alanı" (ZMA) adıyla tüm bu yerleşimleri bir bütün olarak ele alan tek bir planın hazırlanması adına birleşme kararı almışlardır. 1973 yılında farklı disiplinlerden on iki profesyonelden oluşan konuyla ilgili İller Bankası'nın 1969'da açtığı yarışmayı kazanan grup, metropol alanı için bir yönetim oluşturmak ve bölgesel bir merkez olmak amacıyla detaylı planlar üretmeye başlamıştır. Ancak mülkiyet sorunları ve değişen yönetimler bürokratik sorunlara yol açmış ve ZMA planı bitiş süresi olarak belirlenen 1995 yılına kadar uygulanamamıştır.

1995 yılında Karabük Demir-Çelik Fabrikası, 2003 yılında Çaycuma'daki SEKA Kağıt Fabrikası ve 2006 yılında Ereğli Demir-Çelik Fabrikası'nın özelleştirme süreci ile TTK'nın küçülmesinden kaynaklanan artan işsizlik oranı, devleti Batı Karadeniz Bölgesi'nin bir planının hazırlanmasına yönlendirmiştir. DPT tarafından üç özel firma ile birlikte düzenlenen Zonguldak-Karabük-Bartın Bölgesel Kalkınma Projesi 1997 yılında tamamlanmıştır. Ekonominin bağımsızlığını koruyarak yıllık %5 büyüme hedefleyen bu kalkınma projesi,

şehirden göçün azaltılamaması gibi sebeplerle hedefine ulaşamamıştır. Zonguldak için son planlama girişimi, 2007 yılında özel bir şirket olan Modül Planlama tarafından Ankara’da bir master plan geliştirilmesidir. Bu plan, kentin sahiplik, zorlayıcı topografya ile plansız ve kaçak yapılaşma faaliyetlerinden kaynaklanan konut sorunlarına çözüm bulmayı amaçlamaktadır. 1996 yılında Fener Mahallesi’nin kentsel sit ve üçüncü derece doğal sit ilan edilmesi, Türkiye’nin ilk maden kenti olan Zonguldak’ın kentsel tarihinde önemli bir yeri olan bu mahallenin, toplumun sosyal, ekonomik ve kültürel yaşamına ve belirli bir zaman dilimine tanıklık etmesi, kentteki endüstri mirasının korunması ve planlama açısından yapılmış ilk sembolik gelişme olmuştur. Kömür rezervleri nedeniyle Türkiye’nin en değerli şehirlerinden biri olan Zonguldak, planlama sorununu bir asırdan fazla çözememiştir. Kömür üretimini organize etmek ve üretimi arttırmak için 1880’lerde yasal düzenlemeler başlamış, ancak bölge sakinlerinin ihtiyaçları dikkate alınmamıştır. Cumhuriyetin modern yönetim yaklaşımları planlamaya önem vermiş ancak kömür havzası için uygun bir kapsamlı planın yapılması 1970’lere kadar ertelenmiştir ve açılan yarışmayı kazanan proje de uygulanmamıştır. Zamanla Zonguldak, kendiliğinden ve çoğunlukla yasadışı gelişen plansız bir şehir haline gelmiştir. Bugün kent planlaması ve ona bağlı diğer planlar yapılırken ortaya çıkan kördüğüm çözülemez hale gelmiştir. Bu durum, kentin ve içinde bulunan sanayi alanlarının yavaş yavaş çökmesine neden olmuştur. Ancak kentin ortak bir şekilde inisiyatif alması sonucu gerçekleşen son yıllardaki atılım ile bu çöküntü alanları yeniden değerlendirilmekte, Üzülmaz Kültür Vadisi, Kömüre Giden Demiryolu, Karaelmas Maden Şehitleri Müzesi, Kozlu-Üzülmaz Demiryolu, gibi gerçekleşen veya gerçekleşmeye yakın koruma projeleri sayesinde kent içerisinde kalan endüstri alanları bütüncül planlarla dönüştürülmektedir.

*Fotoğraf 34. Üzülmaz Kültür Vadisi Mimari Projesi*





### 3.4.1.2. Fabrikalar Kuran Kent Karabük

Batı Karadeniz Bölgesi'nin güneydoğusunda yer alan Karabük, kuzeyde Bartın, kuzeydoğu ve doğusunda Kastamonu, güneydoğuda Çankırı, batıda Bolu ve Zonguldak ile çevrili bir ildir. Etrafı Kuzeydoğu Anadolu Dağları'nın yüksek dağlarıyla ve platolarla çevrilidir. En önemli akarsuyu, Karadeniz'e dökülen Filyos Nehri'ne bağlanan Yenice Irmağı'dır. 1927 yılında Zonguldak iline bağlı Safranbolu'nun bir köyünün 13 haneli bir mahallesi olan Karabük, 1 Haziran 1934 tarihinde Ankara-Zonguldak Demiryolunun faaliyete geçmesi ile ilk kez bir haritada Karabük adıyla anılmaya başlamıştır.

Kömür üretiminin merkezi olan Zonguldak ile başkent Ankara'nın arasında, tepelerle çevrili olan bu stratejik nokta, 3 Nisan 1937 tarihinde demir-çelik fabrikasının temelinin atılması ile tüm dünyada tanınan bir yer olarak tarih sahnesindeki yerini almıştır. 1941 yılında nüfusun 10 bini aşmasıyla bucak olmuştur. Demir çelik endüstrisine paralel olarak küçük sanayi ve yan sanayinin gelişmesi ile hızla nüfus artışı yaşanan bölgenin, 1953 yılında ilçe merkezi yapılmasına, 6 Haziran 1995 tarihinde ise Zonguldak'tan ayrılarak il olmasına karar verilmiştir.

Karabük'ün tarih ve endüstri sahnesindeki yükselişi, Türkiye Cumhuriyeti'nin bağımsızlık mücadelesinden başlayarak giriştiği kalkınma hareketlerinin sonuçlarından biri olan Sümerbank'ın kurulmasıyla başlamaktadır. 1933 yılında bir Kamu İktisadi Teşekkülü olarak kurulan Sümerbank, Avrupa tipi bir modernleşmeyi yakalamak üzere gerekli görülen ağır sanayi yatırımlarını gerçekleştirmek için kurulmuştur. Sümerbank kuruluşunun hemen ardından aktif bir biçimde sanayi yatırımlarını ülke çapında hayata geçirmeye başlamıştır. Bu yatırımlardan en önemlisi olan ve günümüzde hala varlığını sürdüren demir-çelik fabrikalarının kuruluş çalışmalarına İngiliz Hükümeti



Fotoğraf 35. Demir Çelik Fabrikaları'nın temel atma töreni



ile imzalanan 2,5 Milyon sterlinlik kredi anlaşması ile 1936 yılında başlanmış; Karabük Demir-Çelik Fabrikası'nın temelleri 1937 yılında atılmıştır.

Türkiye Cumhuriyeti için endüstri kenti Karabük'ün kuruluşu önemli bir takım stratejik ve politik amaçlara hizmet etmiştir. Erken dönemlerde ekonomik açıdan ülkenin demir-çelik gibi çok harcama gerektiren ağır sanayi yatırımını gerçekleştirmesi, Sümerbank gibi Kamu İktisadi Teşekkülleri'yle mümkün hale gelmiştir. Sümerbank'ın bu süreçte öncü sayılabilecek sanayi yatırımlarını gerçekleştirmek için devlet tarafından bizzat kurgulanması, erken dönemlerde sanayileşmeye verilen önemin göstergesi niteliğindedir. Yine Sümerbank'ın kurduğu Karabük Demir-Çelik Fabrikaları'nda deneyimlendiği üzere sanayileşme ülkede bütüncül bir siyasi ve toplumsal harekete dönüşmüştür.

Fotoğraf 36. Fabrikanın açılışına dair gazete manşeti



# ULUS

4 NİSAN 1937 PAZAR

6 İncida

Gençlerbirliği Doğan-  
sporü 6 - 1, İstanbul'da  
Fener Üçok'u 1-0 yendi

ON SEKİZİNCİ YIL. No: 5632

ADIMIZ, ANDIMIZDIR

HER YERDE 5 KURUŞ

## Ana Endüstriye başladık

I. İnönü Karabük fabrikalarının temelini attı

**Memleket müdafaası bugünden sonra daha emin temellere istinad etmiş olacaktır**

Başbakanımızın mühim nutku

**I. İnönü diyor ki: "Biz sulh davacıları ile samimî olarak beraberiz,,**

**Başbakanımız ve heyet Karabükten yeni kombinayı açmak üzere Kayseri yoluyla Ereğliye hareket ettiler**

Karabük, 3 (Haberler)

Çok samimî bir hava



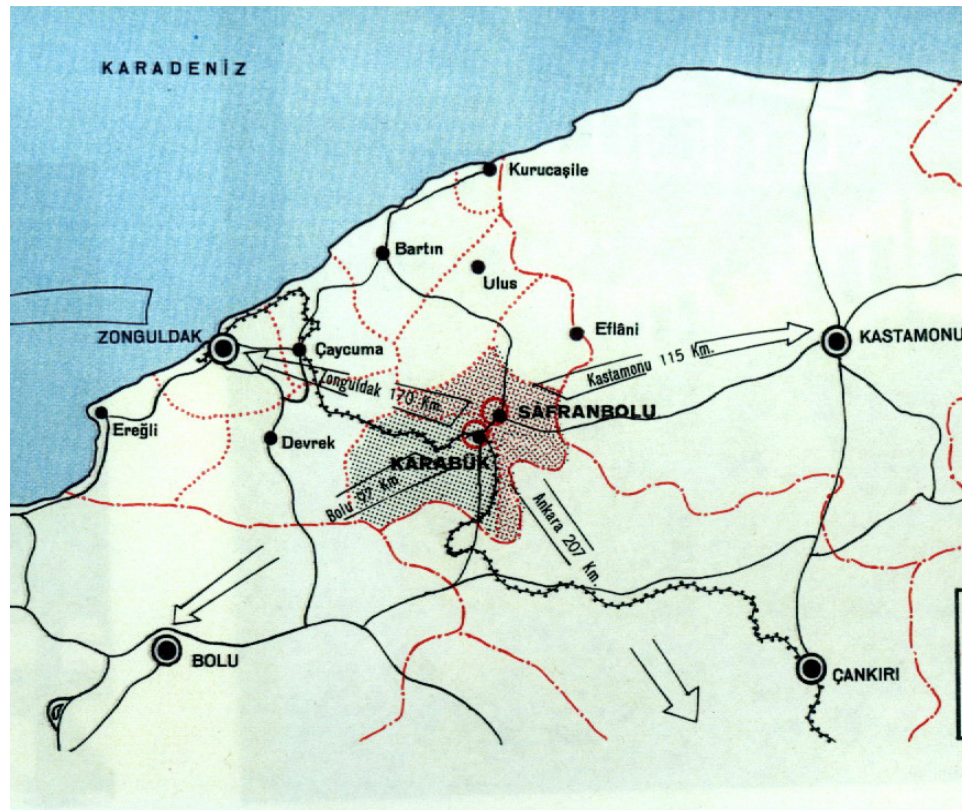
**Logaritma  
sözünün  
türkçesi**

**Bunu bulana 100 lira  
hediye verilecek**

Ankara, 3 (A.A.) - Türk

Sanayi Devrimini 19.yy'da gerçekleştiren İngiltere, 20.yy başlarında gelişmekte olan ülkelerin teknolojilerinin ilerlemesine ön ayak olmakta ve bu konudaki tecrübesi nedeniyle Türkiye tarafından yakından takip edilmektedir. Türkiye Cumhuriyeti'nin talebi neticesinde İngiliz Brassert firması ile anlaşarak demir-çelik fabrikalarını Karabük'te hayata geçirmek üzere somut adımlar atılır. Karşılıklı imzalanan anlaşmalar neticesinde yatırım kısa sürede gerçekleştirilmiştir. Yatırımın bir an önce hayata geçirilmesinin bir nedeni de başka bir ülkenin sipariş etmiş olduğu enerji tribünlerinin bölgedeki karışıklıklar nedeniyle teslim edilememiş olmasıdır. Çünkü aynı dönemde Türkiye'nin İngiltere'den enerji tribünü talebinde bulunması hali hazırda başka bir ülke için üretilmiş bulunan tribünlerin Türkiye'ye nakliyle sonuçlanmıştır. Böylece Karabük Demir-Çelik Fabrikaları'nın açılışı uzun sürmemiş ve Türkiye çapında

büyük bir sanayi yatırımı hayata geçirilmiştir. 19. ve 20.yy'da parlak Osmanlı kenti olan Safranbolu'ya yakın adı sanı duyulmamış Karabük'ün yatırım merkezi olarak seçilmesi dönemin gazete haberlerine büyük bir gelişme olarak yansımış ve bölgede ekonomik beklentileri arttırmıştır. Yatırımın gerçekleşeceği yerin Karabük olarak belirlenmesi, dönemin yayınlarında savunma amaçlı stratejik nedenlerle, Zonguldak kömür yataklarına yakınlığıyla ve tren yolu ağının varlığıyla açıklanmıştır. Demir Çelik Fabrikaları'nın önemi dönemin süreli yayınlarına çarpıcı bir biçimde yansımıştır. Karabük Demir-Çelik Fabrikaları'nın açıldığı yıllarda dönemin gazete haberlerinde milli şef olarak bahsedilen Başbakan İsmet İnönü ön planda olmuştur. Yerel ve ulusal gazetelere verdiği demeçlerde ülkenin en temel ihtiyaçlarından bir tanesini demir-çelik sektörü olarak belirtmiştir.



Şekil 5. Zonguldak-Ankara Demiryolu

Detaylı tarih araştırmaları yalnızca dönemin siyasal kararlarının arkeolojisinin yapılmasına imkan vermemekte, aynı zamanda Karabük'teki mimari ve kentsel dönüşümün teknik ve sosyal boyutlarını açığa çıkartmaktadır. Örneğin, bir gazete haberinde köy olan Karabük'ün artık şehir olma yolunda ilerlediği aktarılmaktadır. Bu haberde Karabük'ün demir çelik fabrikası bir define olarak değerlendirilmekte, projeye birlikte bu definenin yer altından yer üstüne çıktığı ifade edilmektedir. Bir köy mahallesinden şehre doğru dönüşen yerleşkenin modernleşmenin başlangıcı sayılabilecek kentsel adımı attığı bilincine yalnızca dönemin siyasilerinin değil aynı zamanda bölgedeki toplumun da sahip olduğunu gözlemlemek mümkün olmaktadır. Dolayısıyla bu haberlerin analiziyle yeni endüstri yatırımının içten içe kalkınmanın ve

modernleşmenin Osmanlı Dönemi'nde başlayan ancak başkentle sınırlı kalan etkisinin taşraya uzanması olarak algılandığı ve bunun sevincinin mucize olarak adlandırılarak yaşandığı izlenebilmektedir.

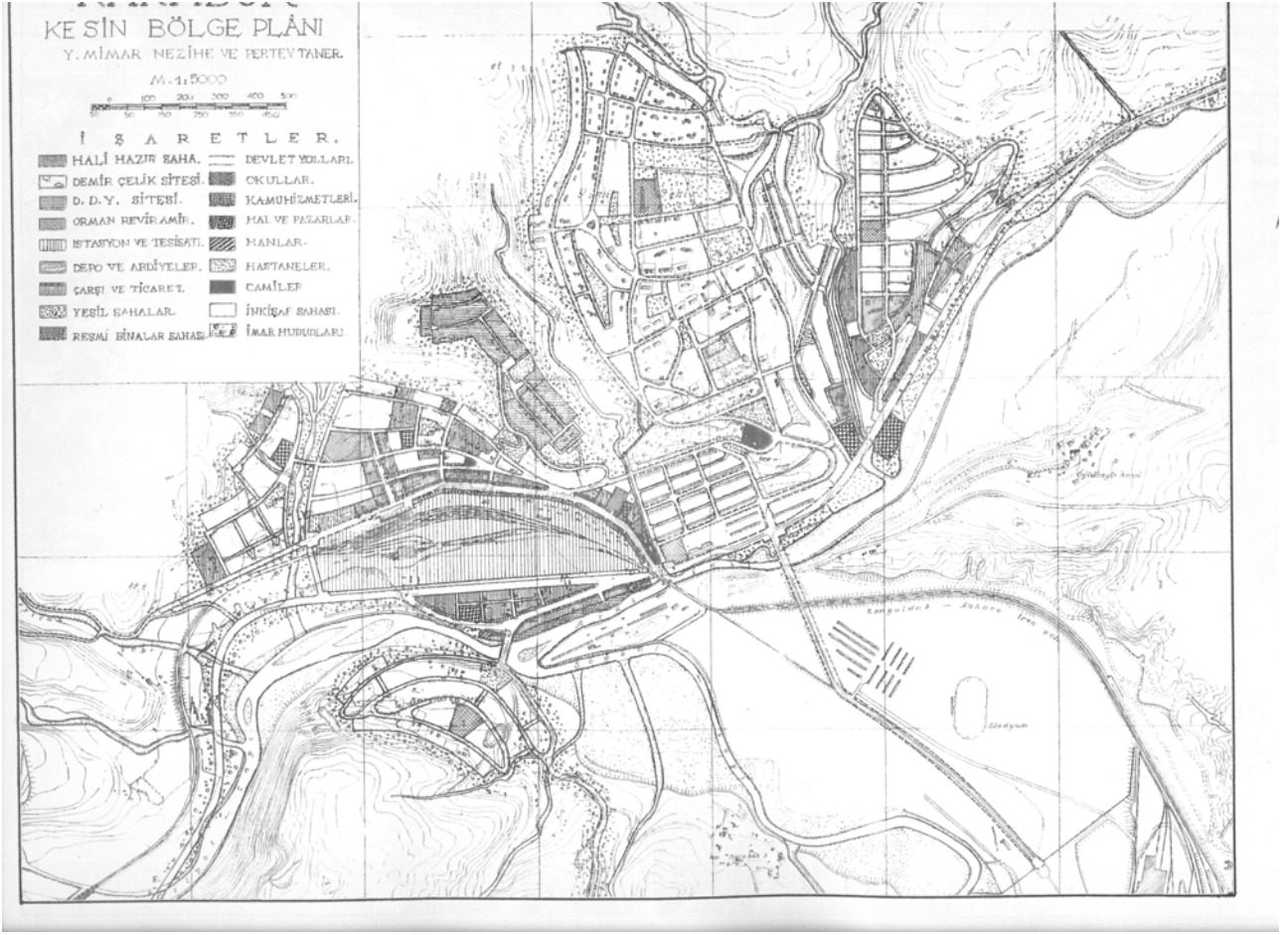
Karabük gibi Türkiye'de 1930'lu yıllardan sonra kurulan kentler modernleşme çabalarının bir yansıması niteliğindedir. 1937'de Wagner, sanayileşmenin Türkiye için daha önceleri bir hayal olduğunu ancak muazzam fabrikaların kurulmasıyla birlikte bu rüyanın gerçekleştirildiğini yazmıştır. "Modern Türkiye'nin yeni başşehri Ankara da bir zamanlar tam manası ile bir tasavvurdu ve sonra iş haline gelmiştir. Ülkesinin endüstrileşmesi de bir zamanlar sadece bir tasavvur idi ve bugün bu tasavvurdan büyük fabrikaların fişkırdığını görüyoruz, ki bunların da bir tabiatı icabından çıkacak bir netice büsbütün bir yeni şehirlerin inşa olunmasıdır. Sadece, Türk Devleti'nin Karabük'teki en yeni teşebbüsünü düşünelim. İssız bir yerde, en modern bir şehir yerleşmesi ile birlikte bir büyük çelik fabrikası bitip yeşerecektir"



*Fotoğraf 37. Fabrikanın inşaatının ilk yılları*

Karabük'ün ilk dönem planlama süreci yatırımı yapan Sümerbank tarafından yürütülmüştür. Sümerbank sadece ekonomik alt yapıyı hazırlamakla yetinmemiştir. Aynı zamanda bölgede yeni yaşam tarzının deneyimleneceği modern bir kent dokusunun yaratılmasında etkin olmuştur. Karabük'ün ilk planı ünlü Fransız şehirci, o dönemde İstanbul'da çalışmakta olan Leon Henry Prost'a yaptırılır. Prost'a ait plan günümüze ulaşamamış olsa bile, arşivlerde bulunan H. Prost imzalı dilekçede, Prost Sümerbank'tan yaptığı plan karşılığında ödeneğinin ödenmesi konusunda ricada bulunmaktadır. Sümerbank'ın istekleri doğrultusunda şekillenen bu plan, Karabük'e sosyal ve mekânsal açıdan ayrıştırılmış bir kent modeli sunmuştur. Planda, her





Şekil 6. Henri Prost'un Karabük'e dair ilk planı

sosyal grubun kendi statülerine ait alanlarda vakit geçirdikleri görülmektedir. Sümerbank'ın kendine özgü bir konut politikası olarak bu ayrışmayı benimsediği dönemin Arkitekt'in de çıkan, Sümerbank Amele Evleri başlıklı Sümerbank İnşa Fen Heyeti tarafından yayınlanmış olan ayrıntılı makalede ele alınmakta, yapıların özellikleri ve amaçları sıralanmaktadır. Bu yönüyle Karabük'te karşımıza çıkan mekâna yansıyan hiyerarşik yapılanmanın Prost'dan ziyade Sümerbank'ın istekleri doğrultusunda gerçekleştiği söylenebilir.

Sümerbank işçiler için tasarladığı konutlarda kritik noktalara dikkat çekmiştir. Uzak mesafede bulunan işçilerin çalışmasında randıman düşüklüğüne yol açacağını düşünmüş, işçilerden maksimum fayda almak için konutların fabrikalara yakın mesafelerde bulunmasını istemiştir. Ayrıca, bu evlerde 250 m<sup>2</sup>'lik bahçeler bulunması hane ekonomisi için uygun olacaktır. İşçi ailelerine temiz mobilya temini ve spor faaliyetlerini sürdürecekleri mekanların olması Sümerbank tarafından öngörülen bu konut politikasının diğer önemli parçalarındandır. Prost'un tasarımını yaptığı plan Karabük'ü birçok mekânsal bölüme ayırmaktadır, ancak tasarımın can alıcı noktası olarak Yenişehir Mahallesi dikkat çekmektedir. Sosyal statüsü yüksek olan müdür, müdür yardımcıları, mühendisler gibi önemli görevlerde bulunan yönetici ve çalışanların kentin çekirdeği niteliğindeki Yenişehir Mahallesi'nde yaşam alanlarının çizildiği görülmektedir.



Fotoğraf 38. 100 Evler İşçi Konutları

Yenisehir bölgesinde inşa edilen değişik tiplerde konut yapıları bulunmaktadır. Bunlardan bir tanesi “Çamlık Evleri” olarak bilinen yapılar grubudur. Bu tek katlı bahçeli konut blokları ustabaşları ve onların aileleri için tasarlanmıştır. Bu evler yine “siedlung” (bahçeli ev) konut kategorisine girmektedir. Evlerin tek katlı ve bahçeli olması aile yaşantısına verilen önemle ilgilidir. Bahçeli konut blokları o dönemde dünyada genel olarak ekonomik olarak güçsüz sınıflar için yapılmakta olan projelerken, Türkiye’de bu tip konutlar sadece işçi yerleşkelerinde değil, tüm sosyal tabakalar için uygulanmıştır. Sümerbank, konut yerleşkesinin inşaatı sürecinde Yenisehir Mahallesi sakinlerinin yalnızca barınma sorunlarını çözmemiş, aynı zamanda bölgede yaşayanların sosyal ihtiyaçlarını göz önünde bulundurarak, her türlü sosyal donatı uygulamasının tasarımını gerçekleştirmiştir. Bu bağlamda, hastane, okul, yazlık ve kışlık sinemalar, kulüpler ve havuz Yenisehir halkının sosyal olarak da desteklenmesini sağlamıştır. Sanayileşmeyle var olan Karabük’ün nüfusu barınırken, sosyalleşmekte ve zamanlarını modern bir biçimde tasarlanmış olan yapılı çevrede geçirmektedir.

Fotoğraf 39. 1940’larda Yenisehir





Yenişehir Mahallesi'nin yüksek alanlarına üst düzey çalışanların evleri yerleştirilirken, tepeden aşağıya doğru sosyal statü ile doğru orantılı olarak fabrika işçilerinin yaşam alanları inşa edilmiştir. Yenişehir yerleşkesinin eteklerine denk gelen bu alanlarda işçiler için tasarlanmış konut blokları yer almaktadır. 100 Evler ve Dereevler bu bölgede en önemli yerleşme alanları olmuşlardır. Karabük Demir-Çelik Fabrikaları'nın çalışanlarının köylerden gelen işçilerden oluşması, söz konusu işçilerin daha rahat etmesi için Sümerbank'ın konutlarda küçük ölçekte tarım yapabilmesine olanak sağlayan bahçelere yer vermesine neden olmuştur. Her ne kadar bahçesinde tarım yapılmasına izin verilmiş dahi olsa, evlerin küçük ölçeği ve birbirine yapışık bir biçimde uzun bloklar halinde yerleştirmesi ailenin özel yaşamına olumsuz yönde etki etmiştir. Fabrikaların kurulduğu erken dönemlerde işçilerin Yenişehir'in göbeğinde inşa edilen kulüplere katılması pek tasvip edilmemiştir. İşçilere ait sosyal donatı uygulamaları yaşam alanlarına yakın fabrikaların çevresinde çözülmüştür. Konut yapımını ve sosyal donatı uygulamalarını merkezine alan bu yerleşim politikasının, fabrikaların daimî çalışan bulmadaki yaşadığı güçlüklerin önüne geçmesi yönünde olumlu katkıları olduğu düşünülebilir.



*Fotoğraf 40. 1940'larda  
Yenişehir*

Karabük Yenişehir yerleşmesinde kent planlamasına konutlarla birlikte dahil edilen sosyal donatı uygulamaları her şeyden önce çalışan nüfusun refahını düşünen bir yaklaşımı yansıtmaktadır. Zira demir-çelik sektörü gibi ağır sanayi alanında daimî işçi bulmak kurulan fabrikaların ilk dönemlerinde önemli bir sorun olarak ortaya çıkmıştır. İlerleyen süreçlerde bu sorunu ortadan kaldırmaya dönük nitelikli konut ve sosyal donatı uygulamalarına öncelik verilmiştir. 1950'li yılların başlarında Yenişehir Mahallesi'nde yüksek gelirli ailelerin sosyal ihtiyaçlarını karşılamak için demir-çelik fabrikası yönetimi bir

sinema yapısının gerekliliğine karar vermiştir. Bu konuda görevlendirilen Münci Tangör Yenişehir Mahallesi'ndeki Yenişehir Sineması tasarımıyla Türkiye'nin modernleşme yönündeki çabalarının mimari bağlamda somutlaşmış halini sunmuştur.

Sinema, Yenişehir'de yaşayan varlıklı ailelerin ihtiyaçlarına cevap verebilecek nitelikte tasarlanmıştır. Planlamasından malzeme seçimine kadar dikkatlice ele alınmış bir yapı olarak, Karabük Yenişehir Yerleşkesi'nin önemli miras yapılarından biri haline gelmiştir. Yenişehir Sineması orijinal planından anlaşıldığı kadarıyla 1953 tarihinde projelendirilmiştir. Yapımı 1958'e kadar süren sinema yapısı bina olarak 914 m<sup>2</sup> alana oturmaktadır. Genellikle çevresinde tek katlı, bahçeli evlerin yer aldığı bir yerleşkenin odak noktasında inşa edilmesi itibariyle Yenişehir toplumunun sosyal hayatının şekillendiği bir donatı kimliğindedir. Erken Cumhuriyet Dönemi'nin mimarlarından olan yüksek mimar Münci Tangör, Karabük'te 1953'ten 1963'e kadar modern bir kent yaratma çabalarına önemli katkılarda bulunmuştur. Her ne kadar bina Yenişehir Sineması olarak adlandırılrsa da kullanımı itibariyle tiyatro ve opera dahil olmak üzere birçok sahne sanatlarına ev sahipliği yapan Karabük Yenişehir Sineması, çok yönlü yapısal bir kimliğe ve kullanıma sahiptir. Yapının orkestra çukuru Yenişehir Sineması'nın sosyal bir kompleks olarak tasarlanmış olduğunu göstermektedir. Sinemanın akustiğinin iyi olması opera ve tiyatro gibi önemli sahne sanatlarının icrasında başarılı sonuçlar alınmasında etkin olmuştur.

*Fotoğraf 41. Yenişehir Sineması*

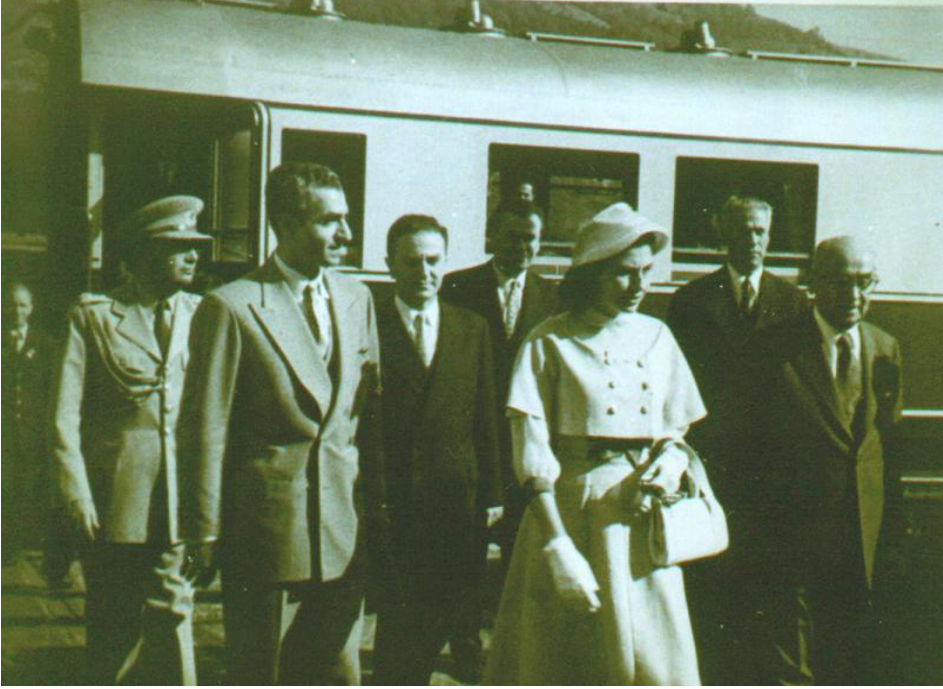


Yenişehir Sineması genel anlamda modern mimarinin anahtar kelimeleri kabul edilebilecek form, renk, ışık, şeffaflık ve dinamizm gibi unsurları barındırır. Bu yönüyle İstanbul'da yetişmiş, orada kamu ve özel mimarlık faaliyetleri yürütmüş olan Münci Tangör'ün bu yapısının yeni kurulmuş bir Cumhuriyet kentinin üstlendiği modernist vizyon ve misyonla paralel olduğu yapının mimari düzenlemesinin birçok detayında gözlemlenebilmektedir. Sosyalleşme ihtiyacına cevap veren sosyal donatı uygulamalarından sinemalar, inşası en fazla tercih edilen yapılar olarak belirmektedir. Sinemaların Karabük kentindeki mekâna yayılımları sosyal statü ve ekonomik durumla bağıntılı olarak değişiklik arz etmektedir. Bu mekâna yansıyan değişiklikleri sinemaların programlarından da takip etmek mümkündür. Yenişehir Sineması'nda Türk filmlerinin yanı sıra yabancı filmlerin gösterimine de yer verilir. Ancak fabrika çevresinde, gelir seviyesi daha düşük olan işçilerin yaşadığı alanlarda yakın yerlerde bulunan Zevk ve Site Sinemalarında yalnızca Türk filmlerinin gösterileri yapılmıştır. Sinemalar dışında Karabük demir-çelik yerleşkesinde diğer eğlence amaçlı kullanılan sosyalleşme mekanları kulüpler, stadyumlar ve yüzme havuzu olarak sıralanabilir. Mühendisler Kulübü, İşçi Kulübü, Memurlar Kulübü sosyal statüye göre tanımlanan sosyalleşme alanlarıdır. Erken dönemlerde üyelik sistemi ile bu kulüplere girişler sınırlandırılır ve bir şekilde mekânsal bağlamda sosyal tabakalaşmanın devamlılığı garanti altına alınır. Bugün bu yapılardan bazıları halen ayakta ve işletilmektedir. Yenişehir Mahallesi kapsamında detaylıca değerlendirilen sanayi yakınlarına kurulan konut yerleşkeleri, tüm ülkede olduğu gibi, Batı Karadeniz Bölgesi'nde de yeni kurulan endüstri yapıları için geçerli olmuştur. Yenişehir Mahallesi'nin farklı ölçeklerdeki versiyonları, Yayla Mahallesi'nde, Üzülmaz'de, Kozlu'da, Kandilli'de, Ereğli'de bire bir olarak karşımıza çıkmaktadır. Buralardaki işletmelerin başka kamu iştirakleri oldukları düşünüldüğünde, Sümerbank'ın Yenişehir Mahallesi için tasavvur ettiği vizyonun, aslında uzun soluklu bir devlet politikası olduğu görülebilmektedir.

Çevrede ve Karabük'te gerçekleşen şehirleşme ve modern hayatın endüstri ile kurulmaya çalışılması, Türkiye'de zamanının sosyoloji dalında önemli isimlerden Ziyaeddin Fahri Fındıkoğlu'nun da dikkatini çekmiştir. Fındıkoğlu, yurdun dört bir köşesinden gelmiş insanların bu ortam içinde kaynaşarak yeni bir Karabüklü tipini oluşturduğundan bahsetmiştir. Ona göre Karabük sosyolojik bir laboratuvar olabilecek niteliktedir. Böylesi bir laboratuvarı değerlendirmek amacıyla 1962 yılında İstanbul Üniversitesi İktisat Fakültesi İçtimaiyat Enstitüsünde bir Karabük Araştırma Merkezi kurulmuştur. Karabük üzerine, İstanbul Üniversitesi bünyesinde kurulan Karabük Araştırma Merkezi'nde yazılan birçok incelemesi vardır. 1962 yılında, Karabük'teki sanayi ve konut yerleşiminin Türkiye için önemli bir örnek olması gerektiğini söylemiştir. Fındıkoğlu Karabük'ün ilk ağır sanayi merkezi olması itibarıyla oluşan sosyolojik durumuyla, kültürel turizm için bile merkez olabileceğini savunmuştur. Bu şekilde yabancılara da Türkiye Cumhuriyeti'nin yeni



yüzünü gösterme fırsatı doğacağını düşünmektedir. Bununla ilgili “Yılın belli zamanlarında uzak ve yakın bütün Türkiye köşeleri Demir Çelik medeniyeti ile burada temas edebilirler. Türkiye’nin yeni meselelerine meraklı dış turistler bile 18. yüzyıldan beri, kendi memleketlerinde aşınası oldukları bu sanayi müessesini “Haremli Türkiye” hayalini sarsacak tesirler ve intibalar altında görmekten hoşlanacaklardır” şeklinde belirterek; belki de Karabük’e görmek için yapılan protokol davetlerinin akademik arka planını sunmuştur. Ülkeyi ziyaret eden yabancı ülkelerin temsilcilerine Karabük Demir Çelik Fabrikaları da gezdirilmiştir. Fabrikaları gezenler arasında, 1955’te Irak Kralı I. Faysal, 1956’da Afgan Kralı Zahif Han ile İran Şahı Rıza Pehlevi ve eşi Süreyya, 1957 yılında da Habeşistan İmparatoru Haile Selasiye bulunmaktadır. Ziyaeddin Fahri Fındıkoğlu, Karabük’ün şehirleşme sürecinde kentlerimizin dahi pek azında görülen kulüp hayatının gerçekleşmesinin dikkat çekici olduğunu belirtmektedir. Bu kulüplerde yaşanan hayatın “sosyetik” oluşundan bahsetmiştir.



Fotoğraf 42. Şah Pehlevi ve eşinin ziyareti

Sosyal binalar, yerleşim için mutfak ve restoran görevi görmektedir. Hem restoran olarak çalışmış hem de evlere yemek servisi yapılmıştır. Fabrikaların evlere sunduğu hizmetler içinde elektrik, yakacak ve suyun ücretsiz olarak verilmesi de vardır. Bunun dışında, evlerin bahçelerinin düzenlenmesi, her sene evlerin boyanması da fabrikaların görevlileri tarafından gerçekleştirilir. Fındıkoğlu ayrıca, Yenişehir Sinemasına referans vererek, Karabük’te başka vilayetlerde örneğine pek rastlanmayan modern ve güzel bir sinemanın olduğunu belirtmiştir. İçinde yüzme havuzu ve çay bahçesi bulunan bahçe tüm fabrika mensuplarının kullanımındadır. Cumhuriyetin hedeflediği modern toplum ve modern Türk insanı kapsamında sporun yeri önemli olmuştur. Bu doğrultuda yerleşimde sağlanan spor olanakları arasında yüzme havuzunun dışında tenis kortları, basketbol, voleybol, futbol sahaları bulunur.



Fotoğraf 43. Sosyal Bina

Bunların yanında kuruluşu 1937 yılına dayanan Karabük Demir-Çelik Spor Kulübü için 4 bin kişilik bir stadyum inşa edilmiştir. O yıllarda gençleri ve işçileri spora teşvik etme amacıyla Demir-Çelik işletmeleri Genel Müdürü Azmi Tilabar tarafından, gri mavi renkleri ve fabrikanın arması altında Demir Çelik Gençlik Kulübü adıyla Karabükspor kurulmuştur. Kuruluşunda futbol dışında atletizm, güreş, boks, bisiklet, basketbol ve voleybol branşlarında da faaliyet göstermiştir. 1940'lı yıllarda, Zonguldak Amatör Kümeler'inde başarılı olan Karabükspor, bisiklet, tenis ve güreş gibi branşlarda da ulusal başarılar elde etmeye başlamıştır. 1950'li yıllarda kurulan yerel rakip Karabük Gençlik Spor'la 1969 yılında birleşilmiş, takımların kırmızı ve mavi renkleri ortak renkler olarak seçilerek ilk olarak 1969-1970 Türkiye 3. Ligi'ne profesyonel liglere ilk katılım gerçekleştirilmiştir. Geçtiğimiz 51 yılda, 10 sezon Süper Lig'de mücadele eden Karabükspor, günümüzde TFF 1. Lig'de yer almaktadır. Yakın zamanda spor alanında çok başarılı olunamamış olsa bile, bugün spor Karabüklülerin büyüdükleri yere olan aidiyetini gösterme alanı olmuştur.

Halkı eğitmek adına çeşitli kurslar düzenlenmiş, örneğin Halk Terbiyesi Kurslarında pratik hayat bilgileri öğretilmiştir. İngilizce, Almanca, Fransızca yabancı dil kursları verilmiştir. Ayrıca işçilerin gelişimi açısından okuma bilmeyen veya az bilenleri hedef alan ilk öğretim kursları verilmiştir. Fındıkoğlu lise mezunu işçilerin zaman içinde nitelikli ve mütehassıs elemanlar olacaklarını ve doğumdan itibaren, çocukluk ve orta öğrenim boyunca tamamen veya kısmen Karabüklü vasfını kazandıklarına göre "sınai aydını"nın şehre entegre olmasıyla Karabük'ün oturmuş, örnek bir sanayi şehri haline geleceğinden bahsetmiştir. Yazarın dikkat çektiği bir başka nokta da kentte modern şehirleşmenin belirtilerinden biri olarak kabul edilen yoğun bir gazetecilik

hayatının varlığıdır. Karabük'teki günlük gazete sayısına 1960'lar Türkiye'sindeki 67 ilin ancak birkaçında ulaşılabilmektedir.

Düzenlenen çevre ve sağlanan sosyal ortamla birlikte istenen örnek modern Türk toplumu 1940'lı yıllarda Karabük'te oluşmuştur. Gerhard Kessler, yerleşimde oluşan modern toplumdaki övgüyle bahsetmiştir. "Karabük'te kendimizin lalettayin seçtiği ve böylece önceden hususi hazırlanmamış olan birçok işçi evlerini ziyaret ettik. Kadınlar Avrupalı gibi giyinmişlerdi. Bize oda ve mutfaklarını iftihar ve memnuniyetle gezdirdiler; gördüğümüz her şey temiz, muntazam ve hatta hemen hemen bütün bahçeler bile iyi bakılmış haldeydi. Karabük'te yırtık elbiseli, pejmürde kıyafetli bir tek ferde dahi rastlamadık. Etrafta çok fazla miktarda çocuk vardı; bütün çocuklar temizdi ve iyi giyinmişlerdi, hepsi de neşeli ve sıhhatli gözüküyordu – tıpkı bir İngiliz, Alman veya Hollanda bahçeli şehirlerindeki tipik manzara." Kessler'in bu söyledikleri, Fındıkoğlu'nun yukarıda bahsettiğimiz, Karabük'ün Türkiye Cumhuriyeti'nin yeni yüzünü göstereceği tezini ispatlar niteliktedir.

1937 yılında, Karabük'te sanayinin de gelişmeye başlaması ile birlikte, hükümet ormancılık konusunda danışmak ve Yüksek Ziraat Enstitüsü Orman Fakültesi'nde ders vermek üzere davet ettiği Prof. Meyer Wegelin'e Büyükdüz, Keltepe ve Pos ormanlarında ormancılık alanında bir devlet işletmesi kurmak amacıyla araştırma yaptırmıştır. Ormanların durumu ve bölgede kereste ihtiyacının çok olması yüzünden, bununla beraber Karabük'te bir demiryolu olduğundan orman işletmeciliğinin uygun olacağına karar verilmiştir. Böylece Türkiye'de ilk devlet orman işletmesi, Büyükdüz ve Keltepe ormanlarını içeren Safranbolu yöresinde kurulmuş, Karabük istasyonunda kurulan "Orman Revir Amirliği" bünyesinde işletilmeye başlanmıştır. Daha sonraki yıllarda Yenice'de de bir işletme kurulmuş, devletin kereste üretimi 60.000 metreküp'e kadar ulaşmıştır. Bölgede özel kereste fabrikaları da açılmış, onlar da 30.000 metreküplük üretimiyle, ormancılık sanayinin gelişmesini sağlamışlardır.



Fotoğraf 44. Demir Çelik Lisesi



### 3.4.1.3. Ormancılık, Ahşap Yat ve Tekne ile Kömür Arasında Bartın ve Çevresi

Karadeniz sahilinde yer alan Bartın, doğusunda Kastamonu, batısında Zonguldak ve güneyinde Karabük'e komşudur. Karadeniz'e Bartın Irmağı yoluyla bağlanmış olması ve ırmak üzerinde taşımacılık yapılabilmesi, Bartın için her daim büyük bir avantaj olmuştur.

18. yüzyılın ortalarında neredeyse tamamen ormanlık bir alan olan bugünkü Bartın, gemilerle buraya gelen insanların 12 evden oluşan bir mahalle kurmalarıyla yerleşime açılmıştır. Kasaba genişledikçe, etrafında bulunan köylerle birlikte buraya On İki Divan adı verilmiştir. İlerleyen yıllarda Saltukeli olan isim, daha sonra Bartın halini almıştır. Bartın kelimesinin Eski Yunanca'da ırmak anlamına gelen Parthenius'tan türediği düşünülmektedir.

Adını Bartın Irmağı'ndan alan bölgenin tarihi Hititlere hatta Gaskalara kadar uzanmaktadır. Çeşitli kavimler arasında sürekli el değiştiren yöre Bitinya ve Paflagonya arasında sınır teşkil etmekteydi. Bartın, M.Ö. 70'de Roma, 395'te ise Bizans hakimiyetine girmiştir. Kent, Bizans İmparatorluğu'nun yıkılmasıyla Venedik Cumhuriyeti'nin bir ticaret merkezi haline gelmiştir. 1460 yılında Fatih Sultan Mehmet tarafından Osmanlı topraklarına katılan Bartın, 1461 yılından itibaren Bolu hududu dahilinde yer almıştır. 1692-1811 yılları arasında Bolu sancakbeyliği lağvedilerek voyvodalığa dönüştürüldüğünden Bartın bu dönemde voyvodalıkla yönetilmiştir.

1811-1908 arasında Kastamonu vilayetine bağlı Bolu sancağına mülhak olan Bartın, 1908'den itibaren ise müstakil bir mutasarrıflık olmuştur. 1920'de idari açıdan Zonguldak'a bağlı bir kaza iken Cumhuriyetin ilanının ardından yeni

Fotoğraf 45. Amasra Limanı



idari sınıflandırmada 1924 yılı itibariyle Zonguldak'ın bir ilçesi olmuş ve 1991'de Zonguldak'tan ayrılarak il statüsüne kavuşmuştur.

1838 Osmanlı-İngiliz Ticaret Antlaşması'nın imzalanmasının ardından Osmanlı Devleti giderek Avrupa sanayi mallarının en önemli müşterilerinden biri haline gelirken karşılığında da Avrupa sanayileri için hammadde ve tarımsal emtia ihraç eden bir ekonomi olmuştur. 1840'lardan itibaren buharlı gemilerin Osmanlı limanlarına uğramaya başlaması ve deniz ulaşımının karadaki tamamlayıcısı olan demiryollarının yapımına ağırlık verilmesiyle birlikte uluslararası deniz ticareti gelişmiş; Osmanlı Devleti dünya ticaret hacminden daha fazla pay almaya başlamıştır. 1870'lere kadar devam eden bu iktisadi canlanma dönemi, limanlarda kurulmuş olan kentlerde kendini daha fazla göstermiştir. Öte yandan 1840-1870 döneminde ticaret olanakları dolayısıyla elde edilen iktisadi kazanımlarla sonraki dönemde kente yatırım yapıldığı ölçüde sosyo-ekonomik büyüme istikrar kazanmıştır. Bu maksatla 1870'lerden sonraki iktisadi durgunluk döneminde kentlerdeki yerel potansiyeli harekete geçirecek şekilde altyapı yatırımlarının yapılması, modern ticaret limanlarının inşa edilmesi, trenin deniz taşımacılığıyla buluşturulması ve bu sayede liman kentinin hinterlandıyla olan bağıını kuvvetlendirmek ve aynı zamanda eğitimli ve sağlıklı bir kentsel nüfus yaratmak gerekmiştir. 19. yüzyılın ortasında Bartın da Karadeniz'de kurulu bir liman kenti olarak bu potansiyele sahip bir görünüm arz etmekteydi.



Fotoğraf 46. Bartın'da gemi inşaatlığı

19. yüzyılda uluslararası deniz ticaretine açık bir iskele olan Bartın'a buharlı gemilerin gelmesi Ege ve Akdeniz'deki liman kentlerine kıyasla geç gerçekleşmiştir. Bu durum, diğer Osmanlı liman kentlerinde yaşanan iktisadi ve sosyal dönüşümün Bartın'da yaşanmadığı anlamına değil, Bartın'ın küçük ölçekli bir liman kenti olarak söz konusu yapısal dönüşümü birkaç on yıl kadar daha geriden ve uluslararası ticaretten aldığı pay ölçüsünde daha ağır tempoda takip ettiği anlamına gelmektedir.



1890 yılında Bartın Limanı'na 55 buharlı 736 yelkenli gemi uğramıştır. 55 tane buharlı geminin toplam tonajı, 736 tane yelkenli geminin toplam tonajına neredeyse ulaşmaktadır. Birinci Dünya Savaşı'na kadar Safranbolu, Araç, Daday, Eflani gibi iç bölgelerin tüccarları ihraç emtiasını Bartın iskelesi vasıtasıyla satar; ithal ürünleri de aynı yoldan satın alırlardı. 1890 yılı istatistiklerine göre ithalat 5.475.762 kuruş, ihracat ise 237.700 kuruştur. Başka bir deyişle 5.238.062 kuruşluk dış ticaret açığı ile Bartın iskelesi, Karadeniz ve İç Anadolu halkı için ithalat iskelesi halini almıştı.

Bartın'da yaşam kaynağı olan Parthenios yani Bartın Irmağı da taşımacılığa müsait olması sebebiyle dış ticareti destekliyordu. Öte yandan Bartın ekonomisine canlılık kazandıran tek sektör, elbette transit ticaret değildi. Ormancılık ve orman ürünleri, madencilik ve maden direkçiliği, gemicilik, yumurtacılık ve tarımsal üretim kent ekonomisinin en önemli sektörleriydi.



Fotoğraf 47. Bartın ırmağında taşımacılık

### **Kerestecilik**

Zengin ormanlara sahip olan Bartın'da orman ürünlerinden özellikle kereste üretimi ve taşımacılığı yüzyıllardır yapılmaktaydı. Fakat Bartın'da kereste fabrikaları ile depolarının açılmaya ve kereste tüccarlarının ortaya çıkmaya başlaması 1884 yılından sonra gerçekleşmiştir. İstanbul'a fabrika mahsulü ilk kerestenin 1876 yılında Romanya'dan gelmesinden 8-10 sene sonra Bartın ve civarında ilk kereste fabrikaları açılmıştır. Bölgede her türlü inşaatı uygun olarak üretilen keresteler, İzmir, İstanbul, Sakız Adası ve Suriye sahillerine gönderilmekteydi. Bölgede kereste fabrikalarının kurulmaya başlamasından sonra kereste imalatında yaşanan artışa paralel olarak 1914 yılına kadar üretilen kerestelerin büyük bir kısmı ihraç edilmiştir. Osmanlı Devleti'nde yüksek ve mühim binaların inşasında kullanılmak üzere ihtiyaç duyulan kerestelerin Bartın ormanlarından karşılandığı Osmanlı arşiv belgelerinden anlaşılmaktadır.

Tablodan da anlaşılacağı üzere bölgede faaliyette bulunan on üç kereste tüccarından sekizi Müslüman, beşi gayri Müslim'di. Kereste tüccarları arasında göze çarpan ilk isim, Bartın'ın ünlü Rum zenginlerinden biri olan Cevahirci oğlu Bodasaki'dir. Bu zengin kereste tüccarlarından bir kısmı -Cevahirci oğlu Bodasaki'nin katibi Bodos Konstantinidi, damadı Sarafim Anastasyadis- aynı zamanda Bartın Belediye Meclisi üyeleri arasında bulunmaktaydılar.

Tablo 2. Bartın çevresinde keresteçilik işi

Bulunduğu Yer	Kuruluş Yılı/Faaliyette Bulunduğu Dönem	Sahibi veya Ortakları
Filyos'taki Birinci Fabrika	1884-1910	Bolu Mutasarrıfı İsmail Kemal
Filyos'taki İkinci Fabrika	1884	Molla Hüseyin oğlu Mustafa ve Cevahirci oğlu Bodasaki
Gürgenlik Fabrikası	1896-1912	Mehmet Hoca oğlu Mustafa, Hacı Bekir oğlu Hurşid, karakaş oğlu Hakkı, Molla Hüseyin oğlu Mustafa, Hacı Süleyman, Şerif Ali'nin adamı Kosti, Sarafim Anastasyadis, Yazıcı Bodos, Cevahirci oğlu Bodasaki ve daha sonradan İstanbullu Yoğurtçu oğlu Yani
Demirören Fabrikası	1900-1912	Mehmet Hoca oğulları
Iskalan Fabrikası	1902-1934	Bekir Kâmi
İbrahimderesi Fabrikası	1909	Mehmet Hoca oğulları
Derbent Fabrikası	1910	Halil Alemdar
Yenihan Fabrikası	1914	Mehmet Hoca oğulları

Ayrıca kereste fabrikalarının ortakları arasında Osmanlı bürokrasisi de yer almaktaydı. Öte yandan Osmanlı Devleti, o dönemlerde ormanlardan sağlanan emtia üzerinden alınması gereken vergiyi ve özel girişimcilerin elde edeceği geliri maksimize edecek bir orman politikasına sahip olmadığından, halkın usulsüz ağaç kesimi önlenememiş ve keresteciliğin fabrikalaşmasından neredeyse 15 yıl sonra ormanlar tıraşlanmış, ekolojik ve iktisadi değerini kaybetmişti.

1899 tarihli bir arşiv belgesinden anlaşıldığı kadarıyla bölgedeki ormanlar, mühim bir servet unsuru oluşturmasına rağmen orman müfettişi ve koruma memurlarının sayısının yetersiz olması yüzünden ormanlarda kereste yapımına uygun olan çam ağaçları halk tarafından yakacak olarak kullanılıyordu. Oysa Zonguldak kömür havzasında bulunan maden ocakları için Bartın ormanlarından temin edilen maden direklerinin talebi hayli yüksekti. Cumhuriyet'in ilk yıllarına gelindiğinde ise etkin olmayan bir orman politikasının haricinde Bartın'da kereste fabrikalarının faaliyetlerine etki eden yeni bir değişkenle karşılaşıldı.

İttihat ve Terakki hükümetleri tarafından uygulanan ekonomiyi Türkleştirme politikalarının bir sonucu olarak Rumlar Bartın'ı terk etmek durumunda kalmıştır. Bartın'da faal olarak üretime devam eden sadece dört fabrika kalmıştır. Bunlardan ikisi Alemdar zade Halil Bey'e ait olan Derbent ve İskalan fabrikaları diğer ikisi ise Mehmet Hoca oğulları tarafından işletilen Yenihan ve Kumluca fabrikalarıdır.

### ***Maden Direkçiliği***

Bartın ekonomisi ile Zonguldak havzasının iktisadi gelişimi arasında sıkı bağlar olduğu muhakkaktır. Ereğli'nin Köseağzı köyünden Bahriyeli Uzun Mehmet'in köyünde ilk defa olarak bulunduğu kömürün üretimi, havzada 1829 yılından 1848 yılına kadar yapılmamış; ancak ocaklar 1848 yılından sonraki 17 yıl boyunca Hazine-i Hassa namına, 1865-1909 arasında Tersane-i Âmire tarafından, 1909'dan 1923 yılına kadar da Ticaret ve Ziraat Nezareti emrinde çalıştırılmıştı.

Zonguldak'ta maden ocaklarının açılmaya başlamasıyla birlikte ocak galerilerinde kullanılan maden direkleri, civardaki ormanlardan temin edilmeye başlanmıştır. Kömür madenciliği geliştikçe de maden direkçiliği yayılmış ve gelişmiştir. Fakat orman zengini olan Bartın'da bu süreçte ruhsatsız ağaç kesimi devam ettiğinden bölgedeki ormanların kısa sürede yok olması kaçınılmaz hale gelmiştir. Ruhsatsız ağaç kesiminin önünün alınamamasında hem devletin rasyonel bir orman siyasetinden yoksun oluşu hem de yerel memurların ruhsatsız kesime göz yumması hatta teşvik etmeleri etkili olmuştur.

Örneğin 1903 yılına ait belgelerden anlaşıldığı üzere Bartın Liman Reisi ve bahriye memurları, halkı Çınardüzü ve Habardüzü miri ormanları ile Bartın'ın Boğaz, Amasra ve Kuruçaşile ormanlarından maden direği kesmeye teşvik ediyorlardı. Böylelikle söz konusu maden direklerinin orman ve gümrük resminden muaf olduğu ve ruhsatnameye gerek olmadığını belirtilerek usulsüz ağaç kesimini teşvik etmiş oluyorlardı.

1903 tarihli başka bir belgeden anlaşıldığına göre Bartın ormanları, Ereğli madenine bırakılmıştı. Maden çıkarma özellikle de Tersane-i Âmire ile İdare-i Mahsusa için gerekli kömürün sağlanması ancak havzadaki maden ocaklarının verimli çalışmasına bağlıydı. Maden-i Hümayun için gerekli olan maden direkleri miri ormanlardan sağlandığı için ruhsatsız kesimlerin devam etmesi halinde direksizlik yüzünden ocakların çökmesi ve içinde çalışan maden işçilerinin zarar görmesi kaçınılmazdı.

Merkezi hükümet tarafından resmi yazışmalar yoluyla yapılan uyarılara rağmen yerel yetkililerin umursamazlığı devam etmekteydi. Özellikle Kastamonu Orman Müfettişi Karabet Efendi idaresi altında bu usulsüzlükler epeydir varlığını korumaktaydı. Bununla birlikte 1915 tarihli Kastamonu Vilayet Salnamesi'nden edinilen bilgilere göre o zamanlarda havzaya gerekli olan

maden direkleri kapitülasyonlar nedeniyle Finlandiya, İsveç, Norveç ve Romanya'dan getiriliyor; buna karşın ocakların çevresindeki 5-6 saat uzaklıkta bulunan ormanlardan yeterince yararlanılamıyordu. Ayrıca ithal edilen direklerden gümrük resmi alınması hazine gelirlerini arttırmaktaydı. Bartın ormanlarından kesilen direklerin nakliyesi konusunda yaşanan sıkıntılara karşılık yabancıların bu konuda sahip oldukları hız ve kolaylık, çevre ormanlardan gelen direklere göre ithal direkleri daha ucuz kılıyordu. Neticede Bartın'da maden direkçiliğinin tarihi çok eski dönemlere uzanmamaktadır.

Direkçiliğin Bartın'a geçişi ise daha da geç olmuştur. 1900 senesinde Zonguldak'ta direk tüccarı olarak işe başlayan Durmuş oğlu Pavlakı'nın kardeşi Kostaki, 1902 yılında sahil ormanlarını işlemek suretiyle Bartın'da maden direkçiliğine başlayan kişidir. Direkçilik görece geç bir tarihte ortaya çıkmasına rağmen Müslüman-Türk aileleri olduğu kadar gayri Müslim ailelerin de zenginleşmesini sağlayan bir iktisadi faaliyet alanı olmuştur.

### **Madencilik**

Madencilik, Bartın kazası sınırları dahilinde bulunan Amasra'da gelişmiştir. Buradaki ilk maden ocakları, 1870'lerin ortasından itibaren havzadaki ilk Türk girişimci Ethem Ağa tarafından işletmeye açılmıştır.

Amasra'da işletilen on üç tane kömür madeni ocağının on tanesinin sahibi veya ortakları arasında Ermeni ve Rumların bulunduğu görülmektedir. Yine Bartın'ın en zengin Rumlarından olan Cevahirci oğlu Bodasaki bölgede en az iki maden ocağının işletmecisidir. Ayrıca 1870'lerin ortalarında Kuruçaşile dahilinde de bir maden ocağı bulunduğu ve işletmesinin 45 yılına daha evvel Nafia Nazırlığı yapmış olan Kırkor Sinabyan Efendi'ye verildiği arşiv belgelerinden anlaşılmaktadır.

### **Gemicilik**

Bartın'da çok eski zamanlardan beri gemicilik ve denizcilikle ünlenmiş kaptanlar bulunmaktadır. Bartın gemiciliğinin önemli özelliklerinden biri de gemilerle birlikte armalarının da Bartın tersanelerinde yapılmasıydı. 1869 Kastamonu Vilayet Salnamesi'ne göre gemi yapıcılığı özellikle Rum Ortodoks halkın geleneksel uğraşısıydı. 1914 yılına kadar yapılan gemilerin hepsi yelkenli iken 1919'dan sonra yapılan büyük gemilerin çoğu motorluydu.

20. yüzyılın başından itibaren Bartın'da özel şahıslarca gerçekleştirilen deniz taşımacılığında önemli adımlar atılmıştır. 1914 yılında Bankoğlu Kardeşler 20 tonluk bir vapur satın alarak Birinci Dünya Savaşı yıllarında İstanbul-Bartın arasında seferler düzenlemişlerdir. Aynı kişiler 1918 yılında bu sefer de Mercedes-Âdil isimli bir römorkör satın alarak Bartın ile Rusya sahilleri ve Bartın-Zonguldak-İstanbul arasında seferler yapmışlardır. Bankoğulları daha sonra 1931 yılında İstanbul tüccarlarından Sekbanzade Ahmet Bey, Zonguldak



tüccarlarından Ahmet Ali Ağazade Ali Efendi ve Ali Fuat Bey ile ortaklaşa lüks yolcu taşımacılığı için Malta'dan 600 tonluk bir vapur satın alarak Bartın Vapuru ismini verilmişlerdir. Bartın Vapuru, Karadeniz sahilleri boyunca taşımacılık hizmeti sunduktan sonra 1936 yılında kamulaştırılmıştır.

#### 3.4.1.4. Maden İşçileri

İşçilerin hem nitelik hem de nicelik olarak eksikliği Zonguldak Kömür Havzasında da hissedilmekteydi. Kömür madeninin çıkarılmaya başlandığı 1840'lı yıllarda Havzadaki işçi sayısı birkaç yüz iken, 1890'larda 6.000'e yükselmiş ve Birinci Dünya Savaşı sırasında ise 10.000'in üzerine çıkmıştır. Havza köylerinden elde edilen işgücü devamlı ve istekli olmadığından ilk dönemlerde Havzada da kalifiye işçi sıkıntısı baş göstermiş bunun için Hırvat ve Karadağlı işçiler istihdam edilmiştir (Quataert, 2009). Genel olarak Havza köylüleri, kömürün çıkarılmak istendiği ilk günden beri köylerini terk ederek madenlerde çalışmak istemiyorlardı (Çatma, 2006). İngiltere'de ve Fransa'da olduğu gibi köylülerin zor ve zahmetli işlerde çalıştırılmaları çok mümkün görünmüyordu. 19. yüzyılda gerçekleşen Osmanlı sanayileşme hamlesinin en büyük engellerinden biri olarak köylülerin takındıkları bu tavır zikredilmektedir (Clark, 1992).

Havzada işgücü arzı köylülerin rızaları gözetilerek temin edilemeyince 1867 yılında Dilaver Paşa Nizamnamesi yayınlandı. Bu nizamname ile Ereğli'nin 14 köyünde 13-50 yaş arası erkekler münavebeli mükellefiyete tabi tutuldu.

*Fotoğraf 48. Maden bacası girişinde işçiler,*





Köylüler ayın yarısını madenlerde diğer yarısını ise köylerindeki işleri ile geçiriyorlardı. Ancak bu şekilde işgücü sorunu bir nebze düzene girmiştir. Devletin istihsal olunan kömürü 'miri mübayaa' usulü ile bazen piyasa fiyatının da altında alması yüzünden girişimciler sıkıntı yaşıyorlardı. Havzadaki teknoloji gelişemediği gibi yeni girişimcilerin piyasaya girmesi için yeterli teşvik de bulunmuyordu. Bazen de devletin bu girişimcilere olan borçları uzun müddet ödenemiyordu.

1881 yılında Duyun-ı Umumiye İdaresinin kurulması ile Osmanlı maliyesinin birtakım gelirlerine de el konulunca, kömür istihsal eden müteahhitlere ödeme yapmak devlet açısından daha da zorlaşmıştır. Bu sebeple devlet tarafından 1882 yılında kömür istihsal eden müteahhitlere, istihsal ettikleri kömürlerin %40'ını piyasaya satmaları için ruhsat verilmiştir. Bu kâr teşviği havzadaki yatırımları olumlu etkilemiştir. Gelişen teknoloji ve artan yatırımlar işçi ihtiyacını hem niteliksel hem de niceliksel açıdan artırmıştır. Ancak Dilaver Paşa Nizamnamesi, sadece Ereğli köylerindeki köylülere istihdam olunmayı zaruri kılmıyor, dışarıdan işçi çalıştırılmasını da yasaklıyordu. Münavebeli olarak çalışan Havza köylülerinin bir ayakları köylerinde olduğundan, maden işlerinde uzman olamamış nitelikli işgücü ihtiyacı karşılanamıyordu.

1906 yılında, dışarıdan da işçi çalıştırılmasına olanak tanındı. Böylece havza dışından başka madenlerde çalışmış ehil madenciler de havzada çalışma imkânı buldular. Gelişen teknoloji ve artan yatırımlar sadece madenlerde çalışacak işçilere duyulan gereksinimi artırmamış, aynı zamanda yerüstünde çalışacak uzman işçiler için de yeni bir talep oluşturmuştur. Madenlerdeki işçi sayısının muazzam artışı yanında, işçi gruplarının modern anlamına daha fazla yakınlaşarak ücrete bağımlı mülksüz bireyler haline gelmeleri hem grev hareketlerinin meydana gelmesine hem de örgütlü olmasa da aralarındaki bağın güçlenmesine katkı sağlamıştır. 1921 yılında TBMM hükümeti zorunlu çalıştırmayı kaldırmış ve Cumhuriyet ile, emek arzının piyasa şartlarında belirlendiği bir döneme girilmiştir. (Güven, 2015).

Cumhuriyet döneminde madencilerin üretkenliğinin diğer ülkeler ile karşılaştırıldığında geride kaldığı görülmüş ve bunun giderilmesi için çalışmalar başlatılmıştır. Üretkenlik az olduğu gibi mevsimsel dalgalanma da yaşanıyordu. İstanbul Ticaret Odası'nın raporuna göre temmuz ayında 7.208 tona kadar düşen kömür istihsalı ağustosta 103.841 tona kadar çıkabiliyordu. Bu dalgalanmanın sebebi hasat zamanlarında köylülerin hasatlarını kaldırmak için köylerinde çalışmayı tercih etmeleriydi. Bu durum verim düşüklüğünün arkasındaki en önemli sebebin düzenli, ehil ve istikrarlı bir işgücünün olmaması olduğuna işaret etmiştir. Çözüm ise, işgücünün büyük kısmını oluşturan köylü işçileri köylerinden ayırıp maden sahalarına yakın amele köyleri inşa etmekte görülmüştür (Gürboğa, 2005).

Özellikle 1930'lu yılların ikinci yarısında demiryolu projelerinin ve devlet güdümünde sanayileşmenin hız kazanması kömüre olan ihtiyacı 1920'li yıllara

göre daha fazla artırmıştır. 1935'te Etibank kurulmuş ve 1937 yılında Ereğli Şirketi millileştirilmiştir. Etibank Genel Müdürü olan Reşit Gencer havzadaki kömür üretim teknolojisi ile ilgili bir raporu hükümete sunmuştur. Bu rapora göre maden şirketleri, havzadaki teknolojiyi geliştirmeye dair bir teşebbüste bulunmadıkları gibi bunun için bir teşvike de sahip değildirlir. Bunun sebebi ise, iç piyasada kömür fiyatının yüksek oluşundan dolayı, üretim maliyeti birim başına ne olursa olsun yüksek karların garanti olmasıdır.

Fotoğraf 49. Mükellefiyet dönemi işçileri



Köylüler aynı zamanda köylerine bağlı olup emeğin yeniden üretiminin bir kısmını kendileri üstlendikleri için işgücü ücretleri de çok düşük seviyelerdeydi. Bir de coğrafyanın mekanik üretime geçişe engel olması sebebiyle düşük ücrete, yüksek birim başı maliyete, düşük toplam üretime ve yüksek karlara dayalı bir üretim gerçekleştirmek maden şirketleri için daha uygundu.

Mekanik üretimin ağırlık kazanması içinse işçilerin istikrarlı bir suretle çalıştırılması, hayat şartlarının iyileştirilmesi ve eğitim olanaklarının geliştirilmesi gerekiyordu. Bu sorunların tümünü çözmek için amele mahalleleri projeleri tavsiye edildi. Bu projeye göre işçiler köylerinden koparılıp maden ocaklarının yakınlarında inşa edilen amele mahallelerinde iskan ettirilecekti. Böylece işçilerin köyleri ile irtibatı kesilip tüm enerjileri madenlere hasredilecek, işçiler daha iyi yaşam şartlarına kavuşturulacak ve yeni üretim tekniklerinin icabına göre eğitilebileceklerdi (Gürboğa, 2005).

Etibank 1938'de bu projeyi hayata geçirmek istemiştir. Ancak Avusturya Leopen Maden okulundan havzaya davet edilen Granigg bu projeye karşı çıkmıştır. Granigg klasik işçileşme teorisini eleştirerek işçilerin toprakla ve köyle irtibatının kesilmesini eleştirmiştir. Toprakla bağlantısı kesilen işçinin Avrupa'da toplum hayatını tehdit edip sosyal düzenin bozulmasında başat role sahip olması, Granigg'i bu doğrultuda düşünmeye sevk etmiştir (Buğra, 2013).

Ereğli Kaymakamlığı da yapmış olan Tunalı Hilmi, kendi raporunda madenlerin çevresinde bulunan ve madenlerde çalışmakta olan yöre halkından şu şekilde bahsetmektedir (Kırpık, 2004): “Türk çiftçidir, çobandır amele olamaz. Ameleliği beceremez. Saf açık havada yaşar olan Türk, tabiatıyla kayıtsızdır. Ameleliğin istediği takyidatta (bağlılık, sınırlama) bulunamaz.”

Granigg için halihazırda işçilerin kendi köylerinde yaşadıkları model uygun olsa da köyde buldukları sürece devletin kontrolü altında bulunamayacaklardı. Ancak Granigg’in tavsiye ettiği gibi Filyos-Çaycuma hattında işçileri aileleri ile birlikte iskan edip, belli miktar toprak sahipliği ile tarımsal faaliyetlerde buldukları bir proje gerçekleştirilir ise, işçiler devlete geçim ve iskan yönünden daha fazla bağımlı olacaklarından daha uysal da olacaklardı. Bu sayede, işçiler şehir hayatı içinde keskin sınıf kimliklerine sahip olamayıp devlet için bir tehdit de oluşturmayacaklardı (Gürboğa, 2005).

*Fotoğraf 50. Havalı matkapla çalışan işçiler*



Gelişen teknoloji ve ülkenin içinde bulunduğu siyasi durum, sanayinin en ağır işlerinden biri olan madenciliği gerçekleştiren işçilerin hayatında da önemli değişikliklere neden olmaktaydı. İşçilerin içerisinde yer almak zorunda kaldıkları sosyal çevre, onları örgütlenme çabaları ile durumlarını düzeltmeye ve toplumsal hareketlerin içerisinde yer almalarına neden olmaktaydı.

### 3.4.1.5. Büyük Madenci Yürüyüşü

Türkiye tarihinin en geniş çaplı işçi yürüyüşünü başlatan nedenlerden biri maden ocaklarından istenilen yeterli verimin alınmadığı ocakların kapatılması üzerine Zonguldak'ta kömür üretimin ve karın düşmesi ve bu yüzden kapatılan ocaklardaki işçilerin işsiz kalmasıdır. Aynı zamanda, 1990 yılındaki toplu iş sözleşmelerinin görüşmeleri sırasında, Genel-Maden İş Sendikası ile hükümetin ücretler konusunda ciddi anlaşmazlığa düşmesidir. Bunun üzerine Genel Maden-İş Genel Kurulu toplanmış ve 30 Kasım'da greve başlamaya karar vermiştir. Sendika Genel Başkanı Şemsi Denizler, 30 Kasım sabahı saat 08.00'de grev önlüğünü giymiş ve grev pankartı, Zonguldak'taki Türkiye Taşkömürü Kurumu (TTK) Gelik Müessesesi önüne asılmıştır. Hükümetin lokavt kararı da gecikmeden 3 Aralık'ta yürürlüğe koyulmuştur.

30 Kasım'dan yürüyüşün başladığı 4 Ocak 1991 tarihine kadar, Genel Maden-İş'e bağlı 48 bin işçi yekpare halde greve katılmıştır ve çevre il/ilçelerin de Zonguldak'a gelişiyle şehir Türkiye tarihinin en büyük işçi hareketlerinden birine sahne olmuştur. O dönemki Zonguldak'ın, bugünkü Karabük ve Bartın illerini de içerdiği düşünüldüğünde, üç şehrin tek merkezde toplandığı ve sokaklarda konuşulan tek konunun grev olduğu anlaşılmaktadır. Grev o kadar çok ses getirmiştir ki hükümet kömür ihtiyacını karşılamak için yurt dışından kömür ithali yapmaya karar verdiğinde, ancak Avustralya ve Güney Afrika'da kömür gemilere yükleneceği sırada liman işçileri dayanışma içinde yüklemeye direniş göstermiş ve satış gerçekleşmemiştir.

Fotoğraf 51. Yürüyüşe başlayan işçiler



3 Ocak 1991 tarihinde, sendika yetkililerinin hükümetle görüşmelerinden sonuç çıkmamıştır. Zonguldak işçileri 1 ayı aşkın süredir maaşlarını alamamaktadır. Kış gelmiş, eylemlere katılan işçilerin bir kısmı işyerinden kovulmuştur. Ancak erzak yardımları ve yerel halkın grevdekilerle dayanışması nedeniyle hareket daha uzun süre canlı kalmıştır. Genel Maden-İş'in bağlı olduğu Türk-İş'de aynı tarihte Türkiye çapında 1 günlük genel grev kararı almıştır.



Zonguldak'ta sendika, genel grevi sürdürebilmek amacıyla 4 Ocak'ta toplu halde Ankara'ya gitmeye karar vermiştir, ancak Ankara'ya gitmek için İstanbul'dan beklenen 1150 otobüs gelmemiştir. Sendika başkanı Şemsi Denizer 4 Ocak sabahı 10.30'da madencilerin toplandığı meydana: "Arabalarımızı engellediler. Arabayla gidemiyoruz. Ama ayaklarımız var. Yürüyeceğiz." açıklamasını yapmış ve tarihe geçen bu uzun yürüyüş başlamıştır.



*Fotoğraf 52. 4 Ocak günü yolda kurulan barikatlar*

Yürüyüşün tanıkları 300 km'lik yolu yürümeye saatler içinde karar verildiğini, sendika dahil hiçbir kurumun veya işçinin yürüyüşe yönelik örgütlenmediğini belirtmektedir. Yürüyüş kararının, değişikliğe muhtaç olan maden işçileri tarafından örgütsüzce alınmış olması ve desteklenmesi, halk tarafından grev kararının ne kadar desteklendiğini göstermektedir. 4 Ocak öğleden sonraya kadar, Zonguldak'taki birçok evden işçilere battaniye, ayakkabı gibi ihtiyaçlar sağlanmış, evde kalmaları söylenen ve yürüyüşe katılmaya kararlı olan madenci eşleri, bu öneriyi dinlemeyerek yürüyüşün en önemli aktörlerinden biri haline gelmiştir. Yürüyüş başladıktan ve kitle çevre ilçelerden geçtikçe katlanarak büyümüştür. Yürüyüşe yaklaşık 100.000 kişinin katıldığı tahmin edilmektedir.

Bu devasa grupta sorunlarla karşılaşılmasını ve provakasyonu engellemek amacıyla, kitle konvoylara ayrılmış, her madencinin kendi ocağındakilerle yürümesi istenmiştir. Her konvoya sorumlular atanmış ve gruplara, tanınmadığı kişileri aralarına almamaları uyarısı yapılmıştır.



Madenciler, şehre 15 km uzaklıktaki Karamanlar Köyü'nde ilk molasını verdikten sonra, güvenlik güçlerinin kurduğu ilk barikatla karşılaşır ancak bu barikat, madencileri durdurmaya yetmemiştir. Grup, akşam saatlerinde 10 km daha yürüdüktan sonra, Devrek'e ulaşmış ve geceyi burada geçirmişlerdir. Devrek halkının büyük çoğunluğu evlerini madencilere açarak yürüyüşe büyük destek vermiştir. Bu sırada Ankara'da da madencilerin geldiği haberinin ardından, olağanüstü güvenlik önlemleri alınmıştır.

5 Ocak sabahı Şemsi Denizer, kendi aracıyla Başbakan Yıldırım Akbulut'la görüşmek üzere Bolu'ya gitmiştir. Görüşmede Akbulut, madenlerin işçilere devredilmesini önermiştir. Sendikanın devir konusundaki şartlarını, hükümet kabul etmediğinden görüşmeler tıkanmış yürüyüş devam etmiştir.

*Fotoğraf 53. Yürüyüşe katılan madenci aileleri ve kadınlar*



Zonguldak'tan gönderilen ilaç, battaniye, gıda gibi ihtiyaçların madencilere ulaştırılması kolluk kuvvetleri tarafından engellendikten sonra, sendika bürokratları toplanmış ve yürüyüşün geleceğine dair kısa bir toplantı yapmıştır. Eyleme katılan kadınlar Mengen'deki bir düğün salonunda toplanmış, Denizer, kadınlara Zonguldak'a dönüp dönmeyeceklerini sorduğunda aldığı cevap "Ölmek var, dönmek yok!" sloganı olmuştur. Mengen'den sonra Gerede'ye ulaşıldığında, grup bir barikatla daha karşılaşmış ve bu karşılaşma sırasında barikat önünde bekleyen 201 işçi göz altına alınmıştır. Hükümetin görüşmeleri devam ettirme çabalarından sonra madenciler Mengen'e geri gönmüş, sendika, partiler ve hükümet arasındaki görüşmeleri beklemeye başlamıştır.

Yürüyüşün beşinci günü olan 8 Ocak günü, sendika başkanı Denizer hükümet ile anlaşma ortamının oluştuğunu söyleyerek işçilerin dönmelerini sağlamış, kendisi de görüşmeler için Ankara'ya gitmiştir. Görüşmelerin başladığı 8 Ocak tarihinden bittiği 21 Ocak tarihine kadar bir çok görüşme olmuş ancak sonuç alınamamıştır.

Aynı zamanda, 16 Ocak gecesi başlayan 1. Körfez Savaşı nedeniyle, hükümet savaş halini neden göstererek grevleri 60 gün süreyle ertelemiş ve Türkiye genelinde 115.000 işçi grevlerini sonlandırmak zorunda kalmıştır. 6 Şubat'ta sendika ile hükümet arasında yapılan anlaşmada ise toplu sözleşme ücretleri yürüyüşün başlamasına neden olan 30 Kasım'daki tekliflerden daha düşük olacak şekilde imzalanmıştır.

Büyük Madenci Yürüyüşü, neden bitirildiğine dair soru işaretlerine ve eleştirilere rağmen, Türkiye tarihinin en önemli işçi hareketlerinden biri olarak anılmaktadır. İşçilerin haklarını alamamış olması, Zonguldak'ın kömür madenleri ile olan organik ilişkisi nedeniyle sadece bir işçi hareketi değil toplumsal bir hareket olmuştur. Bu büyük toplumsal hareket, değişen politik konjonktür ile birlikte, 1991 yıllarında yapılan seçimlerde hükümetin düşmesine neden olan önemli olaylardan biri olmuştur.



Fotoğraf 54. 8 Ocak'ta dönüş yolu

#### 3.4.1.6. İşçilerin Konut Sorunu, Beslenme ve Temizlik Meselesi

Maden ocakları Milli Hükümet ve Cumhuriyet İdaresi yönetimine geçtiğinde, işçiler baraka denen yerlerde çok sağlıksız bir şekilde kalmaktaydılar. Nitekim bu konuyla alakalı bir eserde şunlar yer almaktadır: “Gördüklerim modern bir çiftçinin hayvanlarını bile barındırmaktan içtinap edeceği, penceresi dahi bulunmayan taş odalardı; hiçbir suretle bu duvar harabelerine insan ikametgahı denemez. Anlaşılan bu müteşebbisler kendilerine toprak altından kara elması çıkarmak için çok ağır ve tehlikeli şartlar altında çalışan kimselere karşı en ufak insani duygular beslememişlerdir. Devlet takriben 10 sene evvel bütün kömür havzasının işletmesini üzerine aldığı zaman, karşısında en bedbaht çalışma şartlarını buldu; burası hakiki maden işçisi olmayan bir maden havzasıydı ve

ücretleri düşük, kötü bakılan, kötü yerlerde barındırılan ve tamamıyla bilgisiz olarak ocaklarda çalışan bu zavallı gündelikçi köylülerden fazla bir şey, yani kötü ve verimsiz işten başka bir şey beklenilemezdi” (Kessler, 1949).

Aynı konuyla ilgili başka bir kaynakta çok çarpıcı ifadeler vardır. “İşçiler barakalarda kazmalarına sarılarak, başlarının altına aldıkları kütük parçalarını yastık yaparak, köylerinden getirdikleri mısır unundan teneke üstünde pişirdikleri ekmeleleri yiyerek, dere kenarında el yüz temizliklerini yaparak, iş elbiseleri ile yatmaktadırlar” (Eyriboyun, 1995:51).

*Fotoğraf 55. Tertip Binası'nda havaya zincirlerle asılan işçi kıyafetleri*



Mükellefiyetin başlangıcında işçilerin kalacakları yerlerle ilgili durum maalesef bu kadar net idi. Oysa 1921 yılında çıkarılan 151 sayılı Ereğli Kömür Havzası Amele Kanununun 1. maddesi ocak sahiplerine, maden ocaklarında çalışan amelelerin yatmaları ve dinlenmeleri için İktisat Vekaletince düzenlenen örneklere uygun yatakhaneler ve işçilerin ocak çıkışında yıkanmaları için banyo yapmalarını zorunlu hale getirmişti. Ocakların devletleştirildiği 1940 yılına kadar ocakların çevresinde işletmeciler ve özel şahıslar tarafından düzensiz bir yapılaşma meydana gelmiştir. Ancak 1926 yılından sonra İş Bankası şirketlerinden olan Kömürleş ve Türk İş şirketlerinin havzaya girmesiyle ocaklar çevresinde planlı bir şekilde işçi yurtları yapılmıştır (Zaman, 2004). Devletleştirme öncesi ve devletleştirme hamlesiyle beraber yatırımlarda çok büyük bir artış olmuştur. Sadece çalışan işçiler için değil aileleri için de önemli yatırımlar yapılmıştır.



Önceleri barakalarda (kulübelerde) kalan işçiler, sonraları ise pavyon denen koşullarda kalmaya başlamışlardır. Ocakların devletleştirilmesinden sonra üretim alanlarında modern işçi pavyonları ve dinlenme tesisleri yapımına başlanmıştır. Gruplu ve bekar işçilerin barınmasının yanı sıra işçilerin yeme, içme, yatma ve eğlence gibi ihtiyaçları temin edilmiştir. Dolayısıyla ocakların tam anlamıyla devlet eline geçmesiyle ocaklarda çalışan havza köylüleri az da olsa iyileştirme yaşamışlardır.

İşçilerin beslenmesi meselesinde ise; beslenme iş verimi açısından da son derece önemlidir. Bu nedenle 1938 yılından beri önce İş Bankası Müesseseleri ile Etibank Ereğli Şirketi'nde bütün işçilere günde üç defa 3.500 kalorilik sıcak yemek vermeye başlanmıştır. Bu uygulama devletleştirme sonrası bütün işçilere uygulanmıştır. Ayrıca ocak dışında çalışan ameleye 750, ocak içinde çalışan ameleye ise 950 gram ekmek verilmiştir (Özeken, 1955). Günlük menüler çoğunlukla çorba, fasulye, nohut, bulgur, mercimek ve diğer bakliyalardan oluşmaktadır.

Ancak mükellefiyet uygulamaları dönemine ait bilgiler ise; ilk zamanlar yemeklerini kendilerinin yaptıkları, sonraki yıllarda ise iki öğün yemek vermeye başlandığı şeklindedir. İşçilerin ilk zamanlar genelde yedikleri "malay" denen mısır unundan yapılan yemektir. İşçiler özellikle köyde kaldıkları zaman içinde azıklarını hazırlayarak ocaklara döndüklerini ve birkaç gün köyden getirdikleri bu yiyeceklerle idare ettiklerini ifade etmişlerdir. Diğer zamanlarda barakalarda bulunan kuzinelerde yiyeceklerini yapmışlardır. Mükellefiyetin ileriki dönemlerinde yatakhane, yemekhane ve hamamların yapılmasıyla işler bir nebze düzelmiştir. Günde iki öğün yemek vermeye başlanmıştır.

İşçiler genellikle ocaktan çıktıklarında banyo yapabilmekteydiler. Duşlar ocak ağızına yakın yapılmış olup, ocaktan çıkan işçinin hemen temizlenmesi sağlanmıştır. İşçiler temizlendikten sonra temiz elbiselerini giyerek pavyonlara geçmektedirler. Mükellefiyetin tanıkları banyo konusunda genelde aynı cevabı vermişlerdir. Banyolarının olduğunu ve zor da olsa banyo yapmaya çalıştıklarını belirtmişlerdir. Bazı tanıklar, yatakhanelere sonraları hamam yapıldığını söylemişlerdir. Ancak bunda da çoğu zaman işçilerin sayı bakımından kalabalık olması sonucu zorluk yaşadıklarını, saatlerce sıra beklediklerini ifade etmişlerdir (Kara, 2011).

### 3.4.1.7. İş Kazaları ve İş Güvenliği

Madencilik kaza ve ölüm risklerinin en yüksek olduğu sektörlerden biridir. Dünya'da çalışanların sadece yüzde 1'i madenlerde iken, meydana gelen ciddi kazaların yüzde 8'i madencilik sektöründe olmaktadır. Herkes tarafından bilindiği gibi madenlerde yaşanan patlamalar, yangınlar ve göçükler gibi büyük kazalar, felaketlerle sonuçlanmakta ve onlarca insanın ölümüne neden olmaktadır. Her ne kadar günümüzde kullanılan teknolojiler bu tip kazaları

önleme konusunda oldukça büyük yol almış olsa bile madencilik, kaza ve ölüm riskinin en yüksek olduğu sektörlerin başında gelmektedir.

Türkiye’de kömür madenciliği dendiğinde kuşkusuz ilk akla gelen mekân Zonguldak’tır. Zonguldak’ta madencilik ve kömür işletmeciliği yıllar içinde değişim göstermekle beraber bu süreç, 1980 sonrası değişen ekonomi politikalarına bağlı olarak farklı bir seyir izlemiştir.



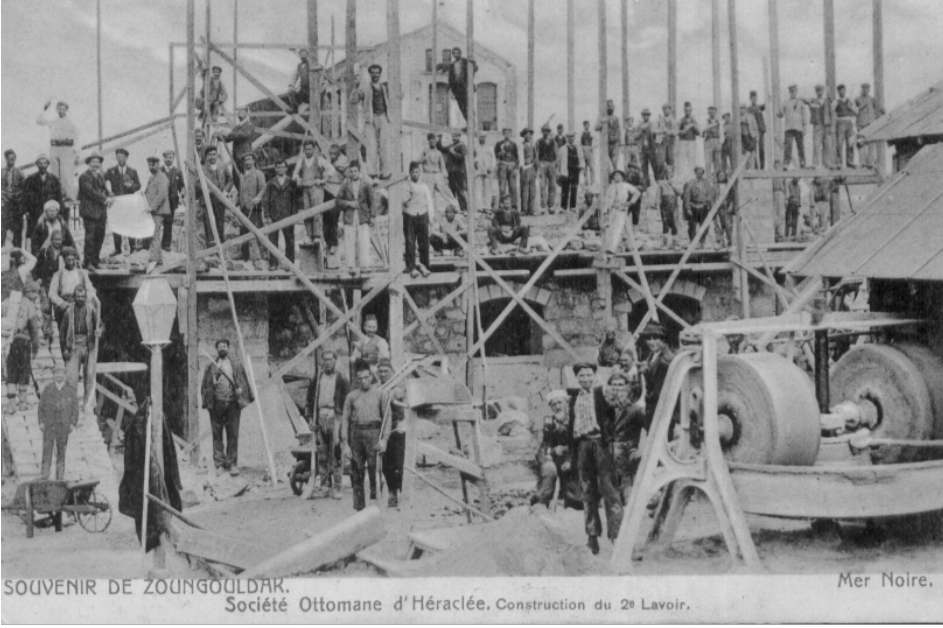
*Fotoğraf 56. İşletme içi yangın söndürme çalışmaları*

1980 sonrası çalışma hayatına yönelik başlıca politikalar verimliliği yükseltmeye yönelik çalışma saatlerinin esnekleştirilmesi ve iş yoğunluğunun artırılması olmuştur. Böylece iş(çi) sağlığı ve güvenliği çalışma hayatında önem sırasını daha gerilere terk etmek zorunda kalırken bu durum iş kazalarını hızla artırmıştır (Kara, 2011).

TTK’da üretim süreci; pano ayak üretimi, hazırlık, nakliyat, tamir tarama, mekanizasyon, nezaretçi, diğer işçiler ve harici şeklindedir. Üretim sürecine göre kaza yüzdeleri değişmektedir. Pano ayak üretiminde gerçekleşen kazalar tüm kazaların en yüksek oranı oluşturmaktadır. Çünkü ayak üretimi ile tabir edilen yerde kömür çıkarma işlemi yapılır ve bu alanlar grizu adı verilen öldürücü gazın sıkışma olasılığı en yüksek alanlardır. Burada meydana gelen kazalar gazdan zehirlenme, gazın sıkışması sonucu kömürün degaj yapması yani çalışanların üzerine yığılması ya da grizu patlamaları sonucu ölümlerle sonuçlanan kazalardır. Genel olarak iş kazalarının meydana gelmesinde ve daha da ötesinde kazasız bir iş günü geçmemesinde madencilik mesleğinin en tehlikeli işlerden biri olması ve artırılan iş yükünün getirdiği yorgunluğun yanı sıra yoğunlaştırılmış iş saatlerinde işçilerin kömür çıkartmasının payı da vardır.



Çıkarma işlemi öncesinde ve sonrasında yapılacak tüm işleri üstlenmesinin ve güvenliği sağlamanın sorumluluğunun da işçilerin üzerinde olmasının tartışmasız rolü büyüktür. Ayrıca madencilik mesleğinde vurgulanması gereken, kaza gerçeğinin yanı sıra bir diğer gerçeklik de meslek hastalıklarıdır. Çalışma hayatı boyunca kömür ve taş tozuna maruz kalan maden işçileri için en tehlikeli olan taş tozudur. Ciğerlere yapıştığında ağır tahribata yol açan taş tozu nedeniyle birçok işçi emekli olduktan sonra akciğer hastalığı ile karşı karşıya kalmaktadır. Yer altında meydana gelen kazaların en tehlikelisi ve en çok ölümlerle sonuçlananı ise grizu patlamaları ve göçük nedeniyle gerçekleşen kazalardır. En ufak bir ihmal veya dikkatsizlik tehlikeyi daha da artırmaktadır.



Fotoğraf 57. Lavuar inşaatında çalışan işçiler

1980 sonrası maliyetlerinin en aza indirme çabasının emeğin hak gasplarını çoğalttığını ve güvencesiz çalışma ve işsizlik tehdidi ile çalışma koşullarının ağırlaştırıldığı ortamda emekçilerin çalışmaya mecbur bırakıldığı bilinmektedir. Bir başka biçimde aşağıdaki örnek olayda, kaçak ocak işçisinin her şeye rağmen TTK'lı işçisi olmayı istemesi ve de kaçak ocakta işçi olmaya ilişkin durumu da şu sözlerle ifade etmektedir: “O yine şanslı kendini kurtardı. Hiç değilse bayram tatili var, ikramiyesi var. Biz ne yapalım bayramlarda onlar altı gün tatil yaparken biz bayramın en geç üçüncü günü ocağa inmek zorundayız. Ne yıllık izin var ne çalışma saatleri belli, her gün ölümle burun buruna ocağa iniyoruz ama ne yapalım, evliyim bir de çocuğum var başka iş de yok çalışmak zorundayım.”

Çatalağzı'nda 2008 yılında yapılan araştırmalar incelendiğinde; çalışanların yaklaşık %80'inin madencilik mesleğini görerek öğrenmiş olduğu tespit edilmiştir. Bu işçilerin, baba mesleği de madenciliktir. Maden işçilerinin geriye kalanı ise madencilik çıraklığı kursundan öğrenmiştir. Çatalağzı'nda madencilik mesleğini öğrenmek için kurslara çok gerek duyulmamaktadır. Çünkü çalışanların baba mesleği madencilik olmasa bile mutlaka yakınlarından biri maden işçisidir.

Türkiye’de çocuk yaşta çalışmaya başlamak oldukça yaygındır (Müftüoğlu, 2005). Ağır ve tehlikeli çalışma şartlarına rağmen madencilik sektöründe de çocuk yaşta çalışmaya başlanmaktadır.

Çatalağzı’nda yapılan 2011 yılında araştırmalarda (Kara, 2011) şu sonuçlar elde edilmiştir:

Madencilik mesleğine başlama yaşı, %27’si 12 ile 18 yaşları arasındadır. 18 yaşın altında çalışanlar özel ve kaçak ocaklarda görülmektedir. Çünkü TTK bir kamu kuruluşudur ve 18 yaşın altındakiler çalıştırılmamaktadır.

19-25 yaş aralığında ise çalışmaya başlayanların %45.8 TTK’da, %27,2 ise özel ocaklarda çalışmaktadır. Ayrıca 26-35 yaş aralığında çalışanların da yine %41.6’sı TTK’da, %9.09 özel ocakta ve %50’si de kaçak ocakta çalışmaktadır. Çatalağzı erkekleri için TTK en güvenli çalışma yeridir. 26-35 yaş aralığında yer alanlar, daha önce dolmuşçuluk, pastanecilik, taksicilik ve aşçılık gibi geçici işlerde çalışmışlardır. İşçi alımlarının azaltıldığı TTK’da çalışmaya başlayabilenler ise kendilerini şanslı olarak değerlendirmektedirler.

Çalışanların %91,9’u madenlerde çalışmayı çocuklarına ya da yakınlarına kesinlikle tavsiye etmemekte, sadece %8,1’i ise tavsiye etmektedir. Tavsiye edenler TTK’da çalışanlar olup gerekçe olarak Zonguldak’ta iş güvencesinin olduğu tek işyerinin TTK olduğunu ifade etmektedirler. Ancak hemen herkes mesleğin tehlikeli olduğunu ve ağır çalışma koşullarından söz etmekte, kimileri ocağa indiğinde “benliğini unuttuğunu” dillendirirken, kimileri de “çekilecek dert değil ama...” diyerek susmayı tercih etmektedirler. Kimileri ise “çocuğuma iki inek alırım hayvancılık yapar ama yine de madende çalıştırmam” diyebilmektedir.

Sosyal hayat ise tamamen çalışma hayatının gölgesinde şekillenmekte ve kömür üretimine endeksli bir yaşam sürdürülmektedir. Yapılabilecek en güzel şey yazın sahilde Karadeniz’in güzellikleri ile birkaç saatliğine de olsa ailelerin birlikte vakit geçirmesi ve yorgunluğu bir parça da olsa atabilmesidir. Özellikle sosyal aktivitelerin çok kısıtlı olduğu kırsal çok daha zor geçmektedir. Alınan ücretler ancak karınların doyurulmasına yettiğinden şehir merkezine gitmek dahi lüks olup; ancak ve ancak ya özel bir iş olduğunda ya da bayramlarda gidilebilmektedir. Günlük hayatta ise erkekler iş dışında “başka bir şey yapmaya güçleri kalmadığını” dile getirerek ya evlerinde ya da arkadaşları ile kahvehanelerde vakit geçirmektedir.

### 3.4.1.8. Bölgede Spor Faaliyetleri

1930’lu yılların getirdiği modernleşme hareketlerinde tüm ülkede spor adına yeniden yapılanma süreci başlamıştır. Özel iştiraklar desteklenirken, özellikle devlet eliyle kurulan sanayi kuruluşlarının sosyal alanlarında sportif kalkınma hareketinin öncülüğünün yapılması kurgulanmıştır. Bölgedeki sosyal tesislerin içerisinde, tenis kortları, atletizm pistleri ve spor mekanları da kurgulanarak,

bölgede top yekün bir spor hareketine girilmiştir. Kurulan kulüplerle de bu yapısal donatılar, organizasyonel anlamda da desteklenmiştir.

Zonguldak'ta Maden Mühendisi yetiştirmek amacıyla kurulan maden yüksekokulunda öğrencilerin sosyal bakımdan da gelişme göstermelerine önem verilmiştir, binicilik, futbol, voleybol ve tenis için bu alanlarda dışarıdan öğretmenler bile getirilmiştir. 1920'li yıllarda bu okulun desteğiyle kurulan Karaelmas Futbol Takımı, 1945 yılında Kömürspor kurulana kadar bu isimle yaşamıştır. Takım 1966 yılında 2. Lig'e çıkınca adı Zonguldakspor olarak değiştirilmiştir.

Karabük'te ise en önemli örnek dönemin Demir-Çelik İşletmeleri Genel Müdürü Azmi Tılabar Demir Çelik Gençlik Kulübü'nü gri-mavi renkleri yanı sıra Demir Çelik arması altında kurarak bugünkü Kardemir Karabükspor'un ilk adımını atmıştır. Kardemir Karabükspor, bir çok kez alt liglerde başarılı olmuş ve Süper Lig seviyesine kadar çıkmıştır ancak günümüzde alt liglerde spor hayatına devam etmektedir. Futbolun yanı sıra, atletizm, boks, güreş, atıcılık, tenis, bisiklet gibi alanlarda da atılım yapılmış, bölgede bu spor dallarında sembolleşmiştir. Karabükspor'un taraftar grubu Kırmızı-Mavi, günümüzde hala, kent ile takım arasındaki aidiyet bağlarını güçlendirecek çalışmalar yapmakta, kent kültürü ile endüstri kültürünün, spor ile birlikte devam ettirilmesini sağlamaktadır.

### 3.4.1.9. Uzunmehmet Göğüs ve Meslek Hastalıkları Hastanesi

Bölge tarihi için meslek hastalıkları, endüstrinin kentli hafızasına kattığı önemli sorunlardan olmuştur. Öncelikle kömür madenciliğindeki, ocaklardaki hava koşulları ve kömür tozunun akciğerlere olan etkisi yüzünden, madencilerin çoğunda göğüs hastalıkları problemleri baş göstermektedir. Bu durum, kent hafızasında güçlü bir yer edinmiş, ailelerinde maden işçisi olan ailelerin çoğu için bir sorun haline gelmiştir. Aynı şekilde, demir-çelik, kağıt ve tuğla fabrikalarında da sıcak hava, hammadde tozu ve ağır çalışma koşulları göğüs hastalıklarının bu fabrikaların işçilerinde de görülmesini sağlamıştır.

Bu nedenle, bölgede meslek ve göğüs hastalıkları ile ilgilenen kapsamlı hastaneler kurulmuştur. Zonguldak'ta Uzunmehmet Göğüs ve Meslek Hastalıkları Hastanesi 1939 yılında TTK'ya bağlı olarak 'Amele Birliği Hastanesi' adı altında genel sağlık hizmeti sunmak üzere planlanmış ve hizmete açılmıştır. 1977 yılına kadar bu şekilde faaliyetini sürdürmüş, aynı yıl Sosyal Sigortalar Kurumuna devredilmiştir

1990 yılında Sosyal Sigortalar Kurumunca Zonguldak – Bartın – Karabük sigortalılarının maden tozuna bağlı meslek hastalıkları yönünden değerlendirilme yetkisi de bu hastaneye verilmiştir. Şubat 2005 tarihinde

5283 Sayılı Kanun kapsamında Sağlık Bakanlığı'na devir olmuş, 'Zonguldak Uzunmehmet Göğüs ve Meslek Hastalıkları Hastanesi' adını almıştır.

2020 yılında başlayan Covid 19 Pandemisi'nin de ülkemizdeki etkileri, madencilğin hala devam ettiği Zonguldak'ta da görülmüştür. Alınan tedbirler kapsamında, büyükşehirler ile birlikte Zonguldak da kısıtlamalara sahne olmuştur. Madenci kenti Zonguldak'ın, onlarca yıldır devam eden göğüs hastalıkları sorunu, açıklanan ve uygulanan tedbirlerde "30 Büyükşehir ve Zonguldak" söz öbeği ile de vurgulanmıştır.

### 3.4.1.10. EKİ Radyosu

Türkiye'de bölgesel ilk radyo olan, Ereğli Kömür İşletmesi (EKİ) tarafından kurulan ve "İnsangücü Eğitim Radyosu" olarak da anılan EKİ Radyosu, kurulduğu 1967 yılından 1983 yılları arasında öncelikle madencilere yönelik programlarıyla yayın hayatı sürdürmüştür.

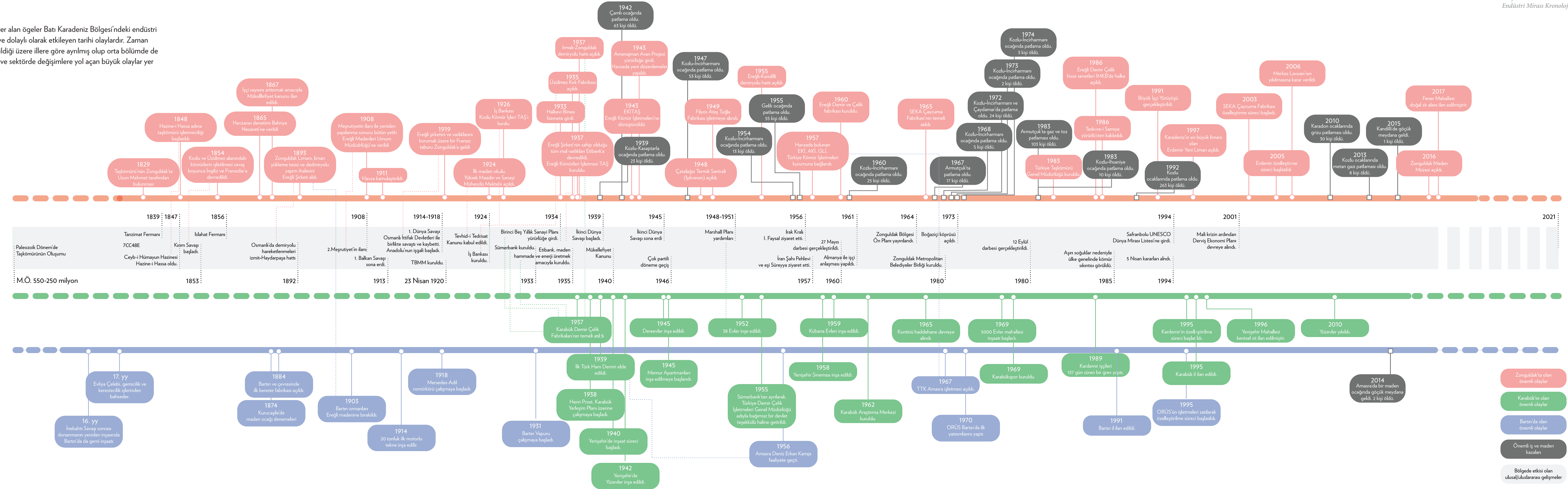
1953'de çıkan Telsiz Kanunu'na göre alınan müsaadelerle Zonguldak'ta hizmet veren EKİ Radyosu, 1967'de Türkiye'de yöresel yayın yapan ilk ve tek radyo olarak tarihteki yerini almıştır.

EKİ Radyosu, 40 yıl önce, o dönemde EKİ olarak bilinen bugünkü TTK'da (Türkiye Taşkömürü Kurumu) 55-60 bin maden işçisine ve onların ailelerine hizmet vermekteydi.

EKİ Eğitim Radyosu, o günün şartlarına göre müzik yayınından ayrı asıl kurulma amacı olan maden işçilerimizin bilgilendirilmesine çalışmak, bunun yanında zaman zaman canlı yayın olarak da, Zonguldak halkını sağlık, eğitim, yol ve trafik durumu, valilik ilanları, hava raporları, konferans, duyuru ve kan anonsları gibi acil ihtiyaçlara cevap vermek gibi önemli bir hizmet ihtiyacını da görüyordu. Çünkü o dönemlerde iletişim araçları, bu kadar gelişmemiştir. A grubu, B grubu olarak tanımlanan işçi grupları bulunuyordu. EKİ Radyosu, bu işçilere, iş güvenliği dışında, trenlere binerken-inerken, ocağa girerken-çıkarken emniyet ile ilgili uyarılarda da bulunuyordu.

### 3.4.2. Kronoloji

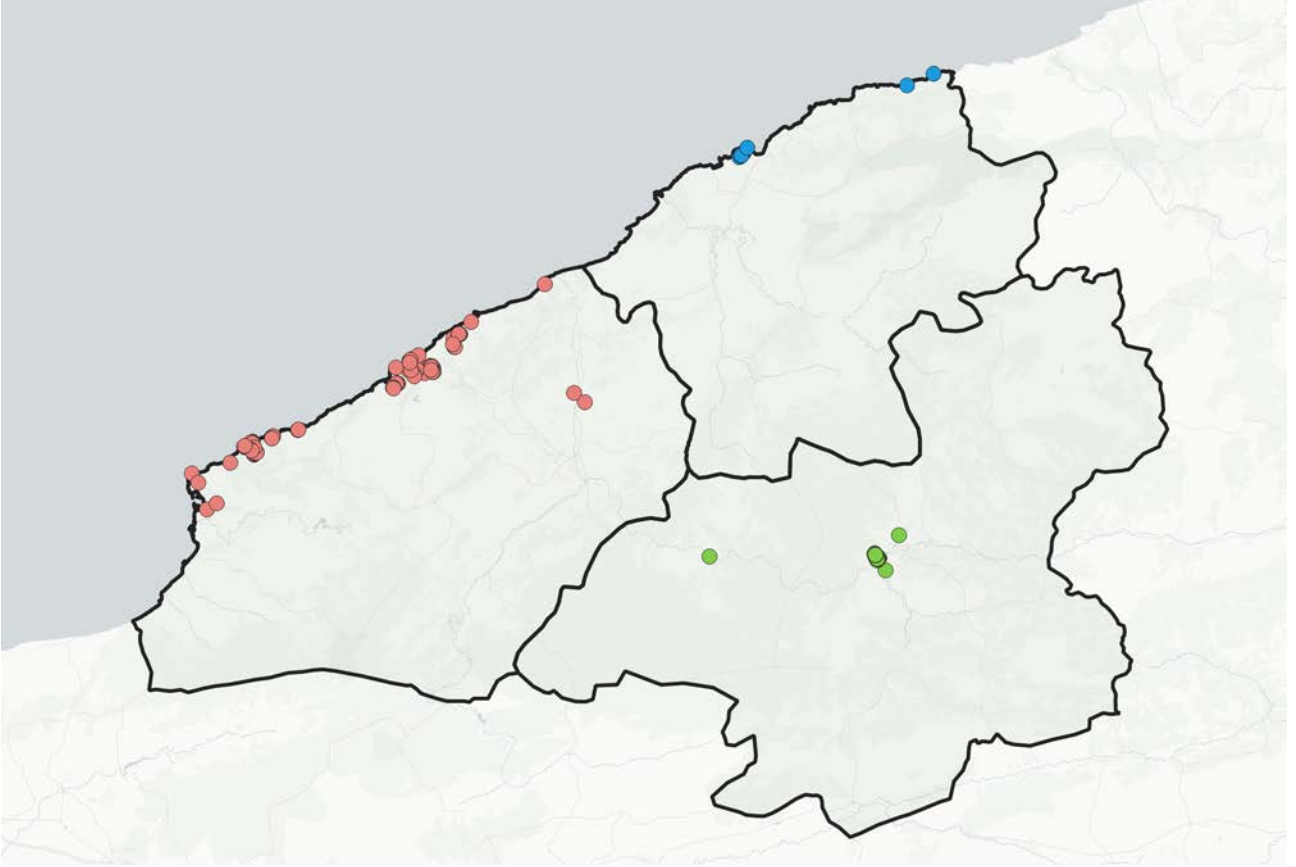
Zaman çizelgesinde yer alan ögeler Batı Karadeniz Bölgesi'ndeki endüstri sektörünü doğrudan ve dolaylı olarak etkileyen tarihi olaylardır. Zaman çizgileri lejantta belirtildiği üzere illere göre ayrılmış olup orta bölümde de dünyada gerçekleşen ve sektörde değişimlere yol açan büyük olaylar yer almaktadır.





### 3.4.3. Endüstri Mirası Ögeleri, Alan ve Sitler

Bu rapor kapsamında yapılan çalışmalarda Batı Karadeniz Bölgesinde tescilli ve tescilsiz toplam 169 adet endüstri mirası tespit edilmiş, haritalandırılmış ve bunlara ait envanter fişleri hazırlanmıştır. Tespiti yapılan envanterlerle Batı Karadeniz endüstri mirası haritası illere göre oluşturulmuştur.



Şekil 7. Batı Karadeniz Endüstri Mirası Haritası

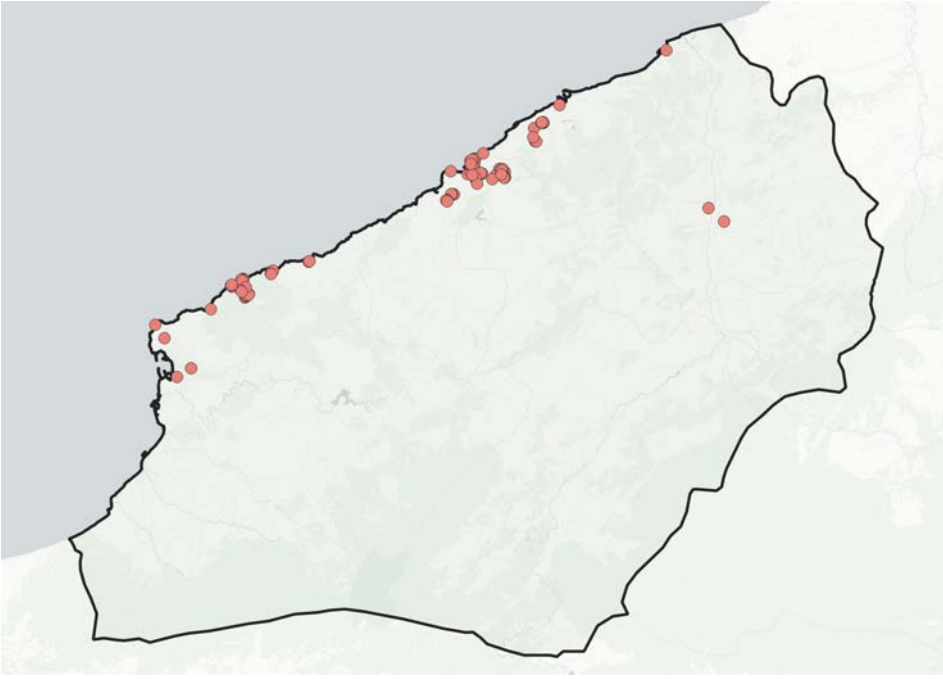
#### Zonguldak

Limanı, demiryolu ve taş kömürüyle Türkiye'nin endüstri devrimi yolculuğunda önemli bir rol üstlenmiş olan Batı Karadeniz'in öne çıkan kenti Zonguldak, ülke endüstri mirasına ait önemli örnekleri barındırmaktadır.

Osmanlı ve Cumhuriyet dönemlerinin ilk sanayi kentlerinden biri olan Zonguldak'ta, endüstri mirası niteliği taşıyan yapılar çoğunluktadır. Bu nedenle Zonguldak ili, günümüze de ayakta kalan ve bir dönem insan gücüne dayalı kömür sanayisine hizmet eden yapıları barındırması sebebiyle, endüstriyel mirasa sahip nitelikli bir kent olma potansiyelini ihtiva etmektedir.

Mevcut durumda Zonguldak, kıyı potansiyelini tam anlamıyla kullanamamakla beraber bölgede ve Türkiye'de en önemli endüstri miras alanlarına sahip olmasına rağmen henüz endüstri mirası bilincinin oluşmaması nedeni ile bu değerlerini de yeterince ön plana çıkaramamıştır. Endüstri mirası kültür turizminin önemli bir parçasıdır. Zonguldak Merkez, Kozlu, Kilimli ve Ereğli ilçesi ile Kandilli ve Çatalağzı Beldelerinde kültür turizmi ve endüstriyel miras açısından önemli bir yapı stoku bulunmaktadır.

Şekil 8. Zonguldak Endüstri Mirası Haritası



1829 - 1940 yılları arasındaki süreçte, önceleri yabancı şirketlerin (çoğunlukla Fransız, İtalyan ve İngiliz şirketlerinin), 1926 yılından sonra da Türkiye İş Bankası kurumunun inşa ettiği sanayi tesisleri ve onlara bağlı geliştirilen sosyal tesislerin önemli bir bölümü yok olmuş veya yok olmaya yüz tutmuş olmakla birlikte, bir kısmı hâlâ ayakta.

Sanayi ile kentleşen toplumun ve kültürün sanayi eliyle şekillendiği, en büyük potansiyellerinden birinin endüstriyel miras turizmi alanında olduğu Zonguldak kentinde, endüstri turizmine kaynak olabilecek sanayi tesisleri arasında özellikle Merkez Lavuarı Dekantasyon Kuleleri, Fener Mahallesi, Çaydamar Tesisleri ile Üzülmaz bölgesinde yer alan Üzülmaz Eski Lavuar Binası, Eski Atölye Binası ve Rombaki konağı ön plana çıkmaktadır. Bunlarla birlikte Ereğli TCDD Bakım ve Onarım Atölyesi, Kozlu-Üzülmaz demiryolu ve Ereğli-Armutçuk demiryolu güzergahı da endüstrinin parçası olan demiryolu donatıları da bulunmaktadır. Ereğli ilçesinde ise Aşağı Kandilli bölgesinin önemli bir endüstri mirası olarak turizme kazandırılarak acil olarak koruma önlemleri alınması gerekmektedir.

Batı Karadeniz Endüstri Mirası Envanteri çalışmaları kapsamında toplanan veriler doğrultusunda Zonguldak'ta bulunan ve endüstri mirası olarak nitelendirilen ögeler tabloda verilmiştir. Bu ögelere ait çalışma kapsamında ayrıntılı envanter fişleri de hazırlanmış olup Ajans'a verilmiştir.

Zonguldak ilinde yer alan endüstriyel miras ögelerinden öne çıkan bazı yapı, alan ve sitlere ayrıntılı değinmek gerekmektedir. Bunlar Ereğli ilçesi, Zonguldak Limanı ve çevresindeki tesisler, Üzülmaz bölgesi, Fener (Yayla Mahallesi), Karadon İşletmesi, Çatalağzı Tesisleri, Kozlu ilçesi, Çaycuma ilçesi ve Filyos'ta yer alan endüstriyel alan ve yapılarıdır.

Tablo 3. Zonguldak Endüstri  
Mirası Envanteri Listesi

Envanter No.	Yapının Adı	Miras Derecesi	İli	İlçesi	Yeri	
					x	y
0001	Zonguldak Merkez Lavuarı	Alan	Zonguldak	Merkez	31.7851991	41.4523765
0002	TTK Yayla Konağı Misafirhanesi	Yapı	Zonguldak	Merkez	31.7909039	41.4587917
0003	Üzülmez TİM Misafirhanesi	Yapı	Zonguldak	Merkez	31.8275596	41.4556936
0004	Üzülmez TİM Yenişehir Lojmanları	Alan	Zonguldak	Merkez	31.8229337	41.4570144
0005	Üzülmez TİM Eski Atöyle Binası	Yapı	Zonguldak	Merkez	31.8284318	41.4528408
0006	Üzülmez Asma Fransız Evleri	Alan	Zonguldak	Merkez	31.8280423	41.4528996
0007	Üzülmez Asma Eski Lavuar Binası	Yapı	Zonguldak	Merkez	31.8295578	41.4542204
0008	Üzülmez Stadyumu	Yapı	Zonguldak	Merkez	31.8268482	41.4568687
0009	Müşavirlik Binası	Alan	Zonguldak	Merkez	31.7909674	41.459726
0010	Meslek Lisesi	Alan	Zonguldak	Merkez	31.7910415	41.4620841
0011	Maden Makinaları Fabrikası	Alan	Zonguldak	Merkez	31.800441	41.4526607
0012	Liman Hızlı Yükleme	Yapı	Zonguldak	Merkez	31.7874963	41.4597706
0013	Konuk Evi A tipi	Yapı	Zonguldak	Merkez	31.7923467	41.4648136
0014	Genel Müdür Yardımcıları Evi	Yapı	Zonguldak	Merkez	31.7909674	41.459726
0015	Çatalağzı Lavuarı	Alan	Zonguldak	Merkez	31.865534	41.4944028
0016	Çatalağzı DDY Tamirhanesi	Yapı	Zonguldak	Merkez	31.8770821	41.4993215
0017	Bedaş Zonguldak İl İşletme Müdürlüğü	Yapı	Zonguldak	Merkez	31.7897767	41.4582777
0018	Üzülmez TİM Çınartepe Türk-iş Evleri	Yapı	Zonguldak	Merkez	31.818327	41.4510636
0019	TTK Çaydamar İşletmesi Pervane	Yapı	Zonguldak	Merkez	31.8000276	41.4557125
0020	TTK Çaydamar İşletmesi Vinç binası	Yapı	Zonguldak	Merkez	31.7924166	41.4643185
0021	TTK Çaydamar İşletmesi Tertip Binası	Yapı	Zonguldak	Merkez	31.7994805v	41.4580385
0022	TTK Çaydamar İşletmesi İdari Bina	Yapı	Zonguldak	Merkez	31.7895337	41.4997869
0023	TTK Çaydamar İşletmesi-Maden girişi	Yapı	Zonguldak	Merkez	31.7895337	41.4577792v
0024	TTK Çaydamar İşletmesi Kompresör	Yapı	Zonguldak	Merkez	31.7924166	41.4557125
0025	TTK Çaydamar İşletmesi İhraç Vinci	Yapı	Zonguldak	Merkez	31.7994805	41.4997869
0026	TTK Çaydamar İşletme Müdürlüğü Ambar	Yapı	Zonguldak	Merkez	31.7895332	41.4580385
0027	TTK Çaydamar İşletme Müdürlüğü	Alan	Zonguldak	Merkez	31.7895337	41.4643185
0028	TTK Merkez Lavuar Trafo	Yapı	Zonguldak	Merkez	31.7849764	41.4523469
0029	TTK Merkez Lavuar Kuleler	Yapı	Zonguldak	Merkez	31.7837533	41.4521057
0030	Fener/Yayla Mahallesi	Alan	Zonguldak	Merkez	31.7904328	41.4645243
0031	Deniz Feneri	Yapı	Zonguldak	Merkez	31.787121	41.4643185
0032	Doktorlar Lokali	Yapı	Zonguldak	Merkez	31.7925507	41.4663151
0033	Mühendisler Lokali	Yapı	Zonguldak	Merkez	31.7919338	41.4661945
0034	Deniz Kulübü	Yapı	Zonguldak	Merkez	31.7924166	41.4657724
0035	Lojmanlar	Yapı	Zonguldak	Merkez	31.7897129	41.4635012
0036	Zonguldak Limanı	Alan	Zonguldak	Merkez	31.7873682	41.4539348
0037	TED Zonguldak Koleji	Alan	Zonguldak	Merkez	31.7897767	41.4582777
0038	TED Zonguldak Koleji - İdari Bina	Yapı	Zonguldak	Merkez	31.7893422	41.4580385
0039	TED Zonguldak Koleji - Depo	Yapı	Zonguldak	Merkez	31.7898438	41.4577792
0040	TED Zonguldak Koleji - Anaokulu	Yapı	Zonguldak	Merkez	31.7897445	41.4584988
0041	TED Zonguldak Koleji - Lise	Yapı	Zonguldak	Merkez	31.789605	41.4581872

Tarih & Kullanım					
Yapım Yılı	Mülkiyet	Yönetici	Orijinal İşlevi	Tescil Durumu	Mevcut İşlevi
1956	TTK	TTK	Kömür Yıkama Tesisi	Var	Yıkıldı
1897 ö.	TTK	TTK	Konut	Var	Konaklama
1912	TTK	TTK	İdari	Var	Konaklama
1935	TTK	TTK	Konut	Var	Konut
1935	TTK	TTK	Atöyle	Var	Kullanılmıyor
1956	TTK	TTK		Var	
1897 ö.	TTK	TTK		Var	
1936	TTK	TTK	Stadyum	Yok	Kullanılmıyor
1912	TTK	TTK		Var	
1935	TTK	TTK		Var	
1935	TTK	TTK		Var	
1956	TTK	TTK		Var	
1935	TTK	TTK		Var	
1935	TTK	TTK		Var	
1956	TTK	TTK		Var	
1897 ö.	TTK	TTK		Var	
1912	TTK	TTK		Var	
1947	TTK	TTK	Konut	Var	Lojman
Bilinmiyor	TTK	TTK	Pervane	Yok	
1951	TTK	TTK	Vinç Binası	Yok	Yok
1951	TTK	Özel?	Tertip Binası	Yok	Atölye
1945	TTK	TTK	İdari Bina	Yok	
1947	TTK	TTK	Maden Girişi	Yok	Yok
1945	TTK	TTK	Kompresör Binası	Yok	Atölye
1946	TTK	TTK	İhraç Vinci	Yok	Yok
1946	TTK	TTK	Depo	Yok	Yok
1945-51	TTK	TTK	Madencilik İşletmesi	Yok	Karma
Bilinmiyor	TTK	TTK		Yok	
1957	TTK	TTK	Lavuar	Var	Yok
geç 18. yy.	Kamu	Kamu	Konut	Var	Konut
Bilinmiyor	Kamu		Deniz feneri	Var	Deniz Feneri
Bilinmiyor	TTK	Özel	Sosyal Tesis	Yok	Sosyal Tesis
Bilinmiyor	TTK	TTK	Sosyal Tesis	Yok	Sosyal Tesis
Bilinmiyor	TTK	Özel	Sosyal Tesis	Yok	Sosyal Tesis
Bilinmiyor	TTK	TTK	Konaklama	Yok	Konaklama
1890-99	Hazine	Kamu	Liman	Yok	Liman
Bilinmiyor	TTK/TED	TTK	Çeşitli	Var	Okul
Bilinmiyor	TTK	TED	Bilinmiyor	Var	Müdürlük
1890	TED	TED	Bilinmiyor	Var	Depo
1890	TED	TED	Bilinmiyot	Var	Anaokulu
1890	TED	TED	Bilinmiyot	Var	Anaokulu

Tablo 4. Zonguldak Endüstri  
Mirası Envanteri Listesi

Envanter No.	Yapının Adı	Miras Derecesi	İli	İlçesi	Yeri	
					x	y
0042	Teknik Lise ve End. Meslek Lisesi, Elektrik Atölyesi	Yapı	Zonguldak	Merkez	31.7917116	41.4625133
0043	Kız Meslek Lisesi	Yapı	Zonguldak	Merkez	31.791986	41.4593185
0044	TSÇD Zonguldak Sb./Papazın Evi	Yapı	Zonguldak	Merkez	31.793672	41.453035
0045	Zonguldak İl Sağlık Müdürlüğü	Yapı	Zonguldak	Merkez	31.7888575	41.4584576
0046	Baskent Elektrik Misafirhanesi	Yapı	Zonguldak	Merkez	31.7917116	41.4625133
0047	TTK Genel Müdürlüğü	Yapı	Zonguldak	Merkez	31.7898327	41.4592367
0048	TTK Baştarla Eğitim Ocağı	Yapı	Zonguldak	Merkez	31.81412	41.4474749
0049	Eski Kok Fabrikası Binası	Yapı	Zonguldak	Merkez	31.8261767	41.4529797
0050	ÜTİM Üzülmez Müdür Evi	Yapı	Zonguldak	Merkez	31.8247106	41.4556361
0051	Üzülmez Lokali	Yapı	Zonguldak	Merkez	31.8257164	41.4557125
0052	TTK Maden Makinaları Fabrikası	Alan	Zonguldak	Merkez	31.8000276	41.4524873
0053	TTK Maden Makinaları Fabrika Binaları	Yapı	Zonguldak	Merkez	31.8005705	41.4529295
0054	TTK Maden Makinaları Fabrika Puantaj Binası	Yapı	Zonguldak	Merkez	31.7996693	41.4522832
0055	TTK Maden Makinaları Fabrika Kalorifer Dairesi	Yapı	Zonguldak	Merkez	31.799385	41.453035
0056	TTK Maden Makinaları Fabrika Garajları	Yapı	Zonguldak	Merkez	31.80174	41.4525646
0057	TTK Maden Makinaları Fabrika Montaj Binası	Yapı	Zonguldak	Merkez	31.7990084	41.452304
0058	TTK Maden Makinaları Fabrika Döküm Binası	Yapı	Zonguldak	Merkez	31.7994805	41.4526739
0059	TTK Maden Makinaları Fabrika Elektrik	Yapı	Zonguldak	Merkez	31.8000008	41.4528267
0060	TTK Maden Makinaları Fabrika Kaynak Binası	Yapı	Zonguldak	Merkez	31.7999794	41.4531323
0061	Zonguldak Garı	Alan	Zonguldak	Merkez	31.793672	41.4470487
0062	Zonguldak-Ankarayolu Demiryolu	Bölge	Zonguldak	Merkez	31.7937181	41.4481559
0063	Üzülmez-Zonguldak-Kozlu Demiryolu	Bölge	Zonguldak	Merkez	31.7954005	41.4432759
0064	Fevkani Köprüsü	Yapı	Zonguldak	Merkez	31.7895337	41.451449
0065	TCDD Çatalağzı Demiryolu İşletmeleri	Alan	Zonguldak	Çatalağzı	31.8764744	41.4991225
0066	TCDD Vagon Atölyesi	Yapı	Zonguldak	Çatalağzı	31.8767567	41.4997869
0067	TCDD Lokomotif Atölyesi	Yapı	Zonguldak	Çatalağzı	31.8767567	41.4997869
0068	TCDD Çatalağzı İstasyonu	Yapı	Zonguldak	Çatalağzı	31.8744119	41.4992819
0069	TCDD Çatalağzı Tesisleri	Yapı	Zonguldak	Çatalağzı	31.8749925	41.4996586
0070	Işıkveren Termik Santrali	Yapı	Zonguldak	Çatalağzı	31.8968136	41.515653
0071	Kozlu İncir Hamamı İdare Binası	Yapı	Zonguldak	Kozlu	31.763577	41.4334914
0072	Kozlu İncir Hamamı Kompresör Binası	Yapı	Zonguldak	Kozlu	31.7661432	41.4335173
0073	Kozlu İncir Hamamı Pervane Binası	Yapı	Zonguldak	Kozlu	31.7650692	41.4334296
0074	Kozlu İncir Hamamı Kuyu Binası	Yapı	Zonguldak	Kozlu	31.7669331	41.4334312
0075	Kozlu İncir hamamı Vinç Binası	Yapı	Zonguldak	Kozlu	31.7644547	41.4336725
0076	Kozlu İncir Hamamı İşletmesi	Alan	Zonguldak	Kozlu	31.7636072	41.4337329



Tarih & Kullanım					
Yapım Yılı	Mülkiyet	Yönetici	Orijinal İşlevi	Tescil Durumu	Mevcut İşlevi
1927	Hazine	Milli Eğitim Bakanlığı	Okul	Var	Teknik lise
1924	Hazine	Milli Eğitim Bakanlığı	Okul	Var	Teknik lise
Bilinmiyor	TTK	Özel	konut	Yok	STK
Bilinmiyor	Amelebirliği	S a ğ l ı k Bakanlığı	Bilinmiyor	Yok	Sağlık Müdürlüğü
Bilinmiyor	BEDAŞ	BEDAŞ	Bilinmiyor	Yok	Konaklama
1978	TTK	TTK	TTK Genel Müdürlüğü	Yok	TTK Genel Müdürlüğü
Bilinmiyor	TTK	TTK	Eğitim Ocağı	Yok	Eğitim Ocağı
Bilinmiyor	TTK	TTK	Fabrika	Yok	Yok
Bilinmiyor	TTK	TTK	Konaklama	Yok	Müze
Bilinmiyor	TTK	TTK	Sosyal Tesis	Yok	Yok
1910	TTK	TTK	Teknik Yapı	Yok	Teknik Yapı
1910	TTK	TTK	Teknik Yapı	Yok	Teknik Yapı
1910	TTK	TTK	Teknik Yapı	Yok	Teknik Yapı
1910	TTK	TTK	Teknik Yapı	Yok	Teknik Yapı
1910	TTK	TTK	Teknik Yapı	Yok	Teknik Yapı
1910	TTK	TTK	Teknik Yapı	Yok	Teknik Yapı
1910	TTK	TTK	Teknik Yapı	Yok	Teknik Yapı
1910	TTK	TTK	Teknik Yapı	Yok	Teknik Yapı
1910	TTK	TTK	Teknik Yapı	Yok	Teknik Yapı
1937	TCDD	TCDD	Tren Garı	Yok	Tren Garı
1937	TCDD	TCDD	Demiryolu	Yok	Demiryolu
1937	TTK	TTK	Demiryolu	Yok	Demiryolu
1958	Kamu	Kamu	Karayoluyolu Köprüsü	Yok	Karayolu Köprüsü
1956	TCDD	TCDD	Atölye	Yok	Atölye
1956	TCDD	TCDD	Atölye	Yok	Atölye
1956	TCDD	TCDD	Atölye	Yok	Atölye
1956	TCDD	TCDD	Gar	Yok	Gar
1956	TCDD	TCDD	Sosyal Tesis	Yok	Sosyal Tesis
1939	TTK	Özel	Enerji Santrali	Yok	Enerji Santrali
Bilinmiyor	TTK	TTK	İdari Yapı	Yok	İdari Yapı
Bilinmiyor	TTK	TTK	Teknik Yapı	Yok	Teknik Yapı
Bilinmiyor	TTK	TTK	Teknik Yapı	Yok	Teknik Yapı
Bilinmiyor	TTK	TTK	Teknik Yapı	Yok	Teknik Yapı
Bilinmiyor	TTK	TTK	Teknik Yapı	Yok	Teknik Yapı
Bilinmiyor	TTK	TTK	Teknik Yapı	Yok	Teknik Yapı

Tablo 5. Zonguldak Endüstri  
Mirası Envanteri Listesi

Envanter No.	Yapının Adı	Miras Derecesi	İli	İlçesi	Yeri	
					x	y
0077	Kozlu Merkez İtalyan Evleri	Alan	Zonguldak	Kozlu	31.7586698	41.428088
0078	Kozlu Kılıç Lojmanları	Alan	Zonguldak	Kozlu	31.7585773	41.4283809
0079	Kozlu Kılıç İlkokulu	Yapı	Zonguldak	Kozlu	31.7573523	41.428088
0080	Kozlu Kılıç Lokali	Yapı	Zonguldak	Kozlu	31.7586698	41.4270549
0081	TTK Karadon İhraç Vinci	Yapı	Zonguldak	Kilimli	31.8668837	41.482326
0082	TTK Karadon Atölye Binası	Yapı	Zonguldak	Kilimli	31.8664974	41.4827761
0083	TTK Karadon Kompresör Binası	Yapı	Zonguldak	Kilimli	31.8682141	41.4821412
0084	TTK Karadon İşletmesi	Alan	Zonguldak	Kilimli	31.8644666	41.4860897
0085	Kopuz Plajı	Alan	Zonguldak	Merkez	31.8029906	41.4712313
0086	TTK Üzülmöz İşletmesi	Alan	Zonguldak	Merkez	31.8297071	41.4491072
0087	TTK Üzülmöz İşletmesi İdari Bina	Yapı	Zonguldak	Merkez	31.8290553	41.4499066
0088	TTK Üzülmöz Tertip Binası	Yapı	Zonguldak	Merkez	31.8290344	41.4492383
0089	TTK Üzülmöz Tahlisiye Vinci	Yapı	Zonguldak	Merkez	31.829249	41.4490855
0090	TTK Üzülmöz Vinç Binası	Yapı	Zonguldak	Merkez	31.8293992	41.4488845
0091	TTK Üzülmöz Kompresör Binası	Yapı	Zonguldak	Merkez	31.828219	41.4488845
0092	TTK Üzülmöz Asma Lavuarı	Yapı	Zonguldak	Merkez	31.8251291	41.4517312
0093	Uzun Mehmet Anıtı	Yapı	Zonguldak	Merkez	31.7629741	41.4548364
0094	Varagel Tüneli	Yapı	Zonguldak	Merkez	31.7887918	41.4653036
0095	Maden Şehitleri Anıtı	Yapı	Zonguldak	Merkez	31.7877341	41.4615402
0096	Ereğli-Armutçuk Demiryolu	Bölge	Zonguldak	Ereğli	31.509926	41.3386719
0097	Armutçuk Tren İstasyonu	Yapı	Zonguldak	Ereğli	31.5100655	41.3391794
0098	TTK Armutçuk İşletmesi	Alan	Zonguldak	Ereğli	31.5127224	41.3416512
0099	TTK Armutçuk İhraç Vinci	Yapı	Zonguldak	Ereğli	31.5136149	41.3410835
0100	TTK Armutçuk Kompresör Binası	Yapı	Zonguldak	Ereğli	31.5117105	41.341599
0101	TTK Armutçuk Tertip Binası	Yapı	Zonguldak	Ereğli	31.5143639	41.34147
0102	TTK Armutçuk İşletme Müdürlüğü	Yapı	Zonguldak	Ereğli	31.5146589	41.3417076
0103	TTK Armutçuk Lavuarı	Yapı	Zonguldak	Ereğli	31.5116903	41.3402074
0104	TTK Armutçuk Trafo Binası	Yapı	Zonguldak	Ereğli	31.5116921	41.3409406
0105	TTK Armutçuk Maden Girişi	Yapı	Zonguldak	Ereğli	31.5143244	41.3410719
0106	Aşağı Kandilli	Alan	Zonguldak	Ereğli	31.5054727	41.3546286
0107	Kandilli Varagel İstasyonu	Yapı	Zonguldak	Ereğli	31.5072215	41.3542823
0108	Kandilli Finüküler	Yapı	Zonguldak	Ereğli	31.5060092	41.354685
0109	Kandilli Aspiratör	Yapı	Zonguldak	Ereğli	31.5076086	41.3556795
0110	Kandilli Jenaratör Binası	Yapı	Zonguldak	Ereğli	31.5078661	41.355754
0111	Kandilli Tünel	Yapı	Zonguldak	Ereğli	31.5064743	41.3552623
0112	Kandilli Yükleme Limanı	Yapı	Zonguldak	Ereğli	31.5052566	41.3551423
0113	Kandilli İtalyan Yerleşimi	Alan	Zonguldak	Ereğli	31.5066617	41.3538562
0114	Kandilli Müdür Lojmanları	Alan	Zonguldak	Ereğli	31.4937166	41.3485639
0115	TTK Armutçuk Misafirhanesi	Yapı	Zonguldak	Ereğli	31.510926	41.3480241
0116	Kandilli Lojmanlar	Alan	Zonguldak	Ereğli	31.5045942	41.3451757
0117	Kandilli Spor Tesisi	Yapı	Zonguldak	Ereğli	31.5058602	41.3439675

Tarih & Kullanım					
Yapım Yılı	Mülkiyet	Yönetici	Orijinal İşlevi	Tescil Durumu	Mevcut İşlevi
1897 ö.	TTK	TTK	Konaklama	Var	Konaklama
1912	TTK	TTK	Konaklama	Var	Konaklama
1937	Hazine	Hazine	Eğitim	Var	Eğitim
1950?	TTK	TTK	Lokal	Yok	Lokal
Bilinmiyor	TTK	TTK	Teknik Yapı	Yok	Teknik Yapı
Bilinmiyor	TTK	TTK	Teknik Yapı	Yok	Teknik Yapı
Bilinmiyor	TTK	TTK	Teknik Yapı	Yok	Teknik Yapı
Bilinmiyor	TTK	TTK	Teknik Yapı	Yok	Teknik Yapı
Bilinmiyor	Hazine	Hazine	Plaj	Yok	Plaj
19. yy	TTK	TTK	Teknik Yapı	Yok	Teknik Yapı
Bilinmiyor	TTK	TTK	Teknik Yapı	Yok	Teknik Yapı
Bilinmiyor	TTK	TTK	Teknik Yapı	Yok	Teknik Yapı
Bilinmiyor	TTK	TTK	Teknik Yapı	Yok	Teknik Yapı
Bilinmiyor	TTK	TTK	Teknik Yapı	Yok	Teknik Yapı
Bilinmiyor	TTK	TTK	Teknik Yapı	Yok	Teknik Yapı
Bilinmiyor	TTK	TTK	Teknik Yapı	Yok	Teknik Yapı
1973	TTK	TTK	Anma Anıtı	Yok	Anma Anıtı
1942	TTK	TTK	Teknik Yapı	Yok	Yok
2003	TTK	TTK	Anıt	Yok	Anıt
1927	TTK	TTK	Demiryolu	Yok	Demiryolu
1927	TTK	TTK	Tren İstasyonu	Yok	Tren İstasyonu
Bilinmiyor	TTK	TTK	Teknik Yapı	Yok	Teknik Yapı
Bilinmiyor	TTK	TTK	Teknik Yapı	Yok	Teknik Yapı
Bilinmiyor	TTK	TTK	Teknik Yapı	Yok	Teknik Yapı
Bilinmiyor	TTK	TTK	Teknik Yapı	Yok	Teknik Yapı
Bilinmiyor	TTK	TTK	Teknik Yapı	Yok	Teknik Yapı
Bilinmiyor	TTK	TTK	Teknik Yapı	Yok	Teknik Yapı
Bilinmiyor	TTK	TTK	Teknik Yapı	Yok	Teknik Yapı
1860	TTK	TTK	Teknik Yapı	Yok	Teknik Yapı
1860	TTK	TTK	Varagel	Yok	Teknik Yapı
1860	TTK	TTK	Varagel	Yok	Teknik Yapı
1860	TTK	TTK	Teknik Yapı	Yok	Teknik Yapı
1860	TTK	TTK	Teknik Yapı	Yok	Teknik Yapı
1860	TTK	TTK	Teknik Yapı	Yok	Teknik Yapı
1860	TTK	TTK	Teknik Yapı	Yok	Teknik Yapı
1860	TTK	TTK	Teknik Yapı	Yok	Teknik Yapı
1860	TTK	TTK	Teknik Yapı	Yok	Teknik Yapı
1860	TTK	TTK	Teknik Yapı	Yok	Teknik Yapı
1860	TTK	TTK	Teknik Yapı	Yok	Teknik Yapı
1950	TTK	TTK	Sosyal Tesis	Yok	Sosyal Tesis
1930	TTK	TTK	Konaklama	Yok	Konaklama
1930	TTK	TTK	Sosyal Tesis	Yok	Sosyal Tesis

Tablo 6. Zonguldak Endüstri Mirası Envanteri Listesi

Envanter No.	Yapının Adı	Miras Derecesi	İli	İlçesi	Yeri	
					x	y
0118	Ölüce Deniz Feneri	Yapı	Zonguldak	Ereğli	31.3993731	41.3133965
0119	Köseagzı Plajı	Alan	Zonguldak	Ereğli	31.4677497	41.3278259
0120	Çamlı	Alan	Zonguldak	Ereğli	31.4925171	41.3495925
0121	Çamlı Ambar	Yapı	Zonguldak	Ereğli	31.4934719	41.3503576
0122	Alacaağzı	Alan	Zonguldak	Ereğli	31.5421882	41.3623862
0123	Alacaağzı İskele	Yapı	Zonguldak	Ereğli	31.5442267	41.3632559
0124	Alacaağzı Baca girişi	Yapı	Zonguldak	Ereğli	31.5415337	41.3605663
0125	Alacaağzı Ekono	Yapı	Zonguldak	Ereğli	31.5420033	41.3602826
0126	Kireçlik	Alan	Zonguldak	Ereğli	31.5880289	41.3714464
0127	Kireçlik İskele	Yapı	Zonguldak	Ereğli	31.5891876	41.3720422
0128	Erdemir Demir Çelik Fabrikaları	Alan	Zonguldak	Ereğli	31.4262103	41.2653948
0129	Çamlık Lojmanları	Alan	Zonguldak	Ereğli	31.4436165	41.2734123
0130	TCDD Lokomotif Bakım ve Onarım İşliği	Yapı	Zonguldak	Ereğli	31.4107348	41.3011421
0131	Filyos Ateş Tuğla Fabrikası	Alan	Zonguldak	Çaycuma	32.0282904	41.5659358
0132	SEKA Çaycuma Fabrikası	Alan	Zonguldak	Çaycuma	32.0993657	41.4085975
0133	SEKA Çaycuma Konukevi	Yapı	Zonguldak	Çaycuma	32.0801678	41.4209247
0134	Devlet Hastanesi	Yapı	Zonguldak	Merkez	31.77819	41.45044
0135	Amelebirliği Hastanesi	Yapı	Zonguldak	Merkez	31.79237	41.45222
0136	Yayla Ortaokulu	Yapı	Zonguldak	Merkez	31.77854	41.45118
0137	Tersane Koyu	Alan	Zonguldak	Merkez	31.4925171	41.34959

### Karadeniz Ereğlisi ve Çevresi

Ereğli'den Zonguldak'a uzanan kıyı şeridi boyunca birçok önemli sanayi yapıları bulunmaktadır. Halen aktif bir şekilde çalışmakta olan Ereğli Demir Çelik Fabrikası, günümüzde endüstri anlamında bölgenin itici gücüdür. Ereğli Limanı ve Zonguldak arasındaki denizyolunu düzenlemek üzere inşa edilmiş Ölüce Deniz Feneri önemli bir endüstri mirası olarak kabul edilmiştir. Bugün TTK Armutçuk İşletmesi'nin yer aldığı kömür rezervi üzerinde, geçmişte Çamlı, Alacaağzı ve Kandilli gibi önemli kömür madenleri, ona bağlı yapılar ve sosyal donatı alanları bulunmaktadır. Bunların arasından Kandilli İşletmesi ve Kandilli Beldesindeki yapılar, endüstri mirası açısından Batı Karadeniz bölgesinin en nadir ögelerine sahiptir.

Kandilli'de bulunan ve birçok yerli yabancı şirket tarafından kullanılmış olan işletme ve yapıları, bölgenin endüstri mirasına, endüstri mirasının içinde bulunduğu peyzaj ve doğa öğelerine, madencilik kurduğu işçi ve yönetici kasabalarına en iyi örnektir. Kandilli ve çevresinde bulunan işletmeleri, 1990'lı yıllara kadar Armutçuk ile Ereğli DÇ Fabrikası'nın limanı arasında çalışan bir demiryolu hattı Ereğli ile bağlamaktaydı; ancak, Armutçuk İşletmesinden çıkan kömürün Ereğli'deki sanayiye yetmemesi, karayolu taşımacılığının gelişmesi gibi sebepler yüzünden demiryolu ve üzerindeki TCDD Lokomotif Bakım ve Onarım atölyesi kederine terk edilmiş ve buradaki yaklaşık 8 km'lik

Tarih & Kullanım					
Yapım Yılı	Mülkiyet	Yönetici	Orijinal İşlevi	Tescil Durumu	Mevcut İşlevi
1863	Kamu	Kamu	Deniz feneri	Yok	Deniz Feneri
Bilinmiyor	Kamu	Kamu	Plaj	Yok	Plaj
Bilinmiyor	TTK	TTK	Teknik Yapı	Yok	Yok
Bilinmiyor	TTK	TTK	Teknik Yapı	Yok	Yok
Bilinmiyor	TTK	TTK	Teknik Yapı	Yok	Yok
Bilinmiyor	TTK	TTK	Teknik Yapı	Yok	Yok
Bilinmiyor	TTK	TTK	Teknik Yapı	Yok	Yok
Bilinmiyor	TTK	TTK	Ekonoma	Yok	Yok
Bilinmiyor	TTK	TTK	Teknik Yapı	Yok	Yok
Bilinmiyor	TTK	TTK	Teknik Yapı	Yok	Yok
1960	Erdemir	Erdemir	Fabrika alanı	Yok	Fabrika alanı
1965	Erdemir	Erdemir	Konaklama	Yok	Konaklama
1930	TCDD	TCDD	Atölye	Yok	Yok
1945	Özel	Özel	Fabrika	Yok	Fabrika alanı
1972	OYAK	OYAK	Fabrika	Yok	Fabrika alanı
1972	Kamu	Kamu	Konukevi	Var	Konukevi
1923	Kamu	Kamu	Hastane	Yok	Hastane
1939	Kamu	Kamu	Hastane	Yok	Hastane
1941	Kamu	Kamu	Okul	Yok	Okul
Bilinmiyor	Kamu	Kamu	Alan	Yok	Alan

Fotoğraf 58. Kdz Ereğli TTK Armutçuk İşletmesi





Fotoğraf 59 . Ereğli -Armutçuk Demiryolu üzerinde çalışan buharlı lokomotif

hat sökülüştür. Bu güzergah üzerinde Kdz. Ereğli ile Kandilli Beldesi arasında 14 kilometre uzunluğundaki bisiklet ve yürüyüş yolu projesi yapılarak hem eski tren güzergahının kullanılması hem de hat üzerindeki tünel ve yapıların da endüstriyel mirasın bir parçası olarak turizmin hizmetine sunulması için 2020 yılında çalışmalar başlatılmıştır ve 2021 yılı sonuna kadar Kdz. Ereğli Kaymakamlığı ile Kdz. Ereğli Belediyesi ve Kandilli Belediyesinin ortak projesiyle tamamlanması planlanmaktadır.



Daha ayrıntılı değinildiğinde Ereğli-Armutçuk demiryolu hattı TCDD tarafından 1953 yılında işletmeye açılmıştır. Limandan kömür ocaklarına kadar uzanan hat toplamda 15 km'dir. Kömür ve yolcu taşımakta olan hat kapatılmasıyla rayları 2009'da sökülüştür (TCDD).

Ereğli-Armutçuk müessesesi 1 Ocak 1984'te kurulmuş olarak kayıtlarda geçmektedir (Karadeniz Ereğli Ticaret ve Sanayi Odası, 1986, s. 86). Kandilli ve Alacaağzı adlarında iki adet üretim sahasına sahiptir. Havzanın en batısında 38,5 kilometrekarelik bir sahada yer alan müessesede; yarı koklaşabilir taşkömürü, Armutçuk-Alacaağzı adında iki işletmede üretilmektedir (Kdz. Ereğli Ticaret ve Sanayi Odası, 1986).

Kandilli'de bulunan Varagel, 1892-1893 yıllarında Zonguldak Limanı'nı yapmak üzere yöreye giren Fransız kökenli Ereğli Şirket-i Osmaniyesi (Ereğli Şirketi), tarafından yaptırılmıştır, kömür üretim ocağına işçi ve malzeme taşımada kullanılmıştır (Tokel, 2017).

Armutçuk madenlerinden çıkan kömürün sarp kayalıklı kıyı bandından zor şartlarda deniz vasıtalarına yüklenmesiyle taşıma sağlanmıştır. 1885'te inşa

edilen ve şimdi TTK'ya ait varagel, Zonguldak'ın dış dünyaya bağlanan ekonomik iskelesi mahiyetinde olmuştur. Osmanlı döneminde deniz kenarına inmekte kullanılan varagel, denize malzeme indirip, denizden malzeme çıkarmakta kullanılmış ve 2007 yılında hurdaya satılan 1919 yılı yapımı vinçten sonra varagel de kaderine terk edilmiştir (Pusula Gazetesi, 2017).

Demiryolu hattında düzenli yolcu katarları günde üç gidiş ve üç dönüş seferi yapmaktadırlar. Geçmişte maden ocaklarında aylık işçi değişimi ay başlarında olup bu zamanlar hatta iki ek sefer daha bulunduğu ve günlük ortalama yolcu sayısı yaklaşık 450 iken bunların 400'ünün pasolu işletme çalışanlarının oluşturduğu kaynaklarda belirtilmektedir. (Kıray, 1964).

Türkiye'de ikinci bir demir-çelik fabrikasının kurulması yönünde ilk adım 1944 yılında kalkınma planında atılmıştır (Akbaş, 2013, s. 25). Bu planda Ereğli'de demir-çelik tesislerinin kurulması öngörülmüş, bu fabrikanın yapılması için Amerika Birleşik Devletleri'nden talep edilen kredi ile ilgili Amerikalı uzman, raporunda Ereğli'de yapımı planlanan demir ve çelik fabrikası için istenen krediyi ile ilgili Karabük Demir-Çelik kompleksini durdurmayı dahi önerecek mahiyette Türkiye'ye bir hammadde ve tarım ürünleri ihracatçısı ülke modelini önermiştir.

1959 yılında yeniden gündeme gelen ikinci bir demir-çelik fabrikasının kurulmasının uygunluğunun araştırılması adına Amerikan Koppers Şirketine dönemin iktidarı demokrat parti tarafından rapor hazırlanmıştır.

1960 sonrası darbe döneminde de demir çelik fabrikasının kurulması gündeme gelmiş olup yapımı için fon arayışına gidilmiştir. Marshall planı çerçevesinde Amerika'dan fon alınarak kurulumu başlatılan şirketin 1962 yılında başlayan fabrikanın inşası, 1965 yılında tamamlanarak Ereğli Demir Çelik Fabrikaları TAŞ açılışı yapılmıştır (Talas, 2008).

Fabrikada istihdam edilmek üzere Ereğli'ye gelen çalışan nüfusun ve ailelerinin kullanımına yönelik lojman, hastane, okullar, cami yapıları ve kamusal alanlar da zaman içinde imar edilmiştir.

Bu bağlamda yapılmış olan Ereğli'de bulunan Demir Çelik Tesisi Lojmanları, yarışma ile projelendirilmiş bir endüstri mirası örneğidir. 1964'te 4200 işçiyle çalışmaya başlayan Ereğli Demir Çelik Fabrikası için açılan yarışmaya ilgi büyük olmuştur; değerlendirme sonucu jüri tarafından Yılmaz Sanlı, Yılmaz Tuncer, Vedat Özsan ve Güner Acar'dan oluşan grubun projesi birinci seçilmiştir. Jüri seçtikleri projenin başarısını, "... manzaraya açık yerleşimin etap etap üretilebilirliği, çevre bağlantılarının, yaya ve araç ulaşılabilirliğinin iyi çözülmesi, ekonomik eleman tipleşmesi, prefabrikasyona rağmen farklı yükseklikteki yapılarla monotonluğun önlenmesi" özelliklerinin bulunması olarak nitelendirmiştir. Lojmanlar, Türkiye'deki ilk prefabrike beton panel konut sistemi uygulaması niteliğini taşımaktadır.

### **Fener (Yayla) Mahallesi**

Fener (Yayla) Mahallesi Zonguldak'ın en eski yerleşim yerlerinden birisidir. Cumhuriyet öncesi dönemden beri prestijli bir yerleşim alanı olmuştur. Bu alan, konutlara, lojmanlara ve sosyal donatılara ek olarak kamu binalarını içermektedir. TTK Genel Müdürlüğü, TED Zonguldak Koleji, TTK Yayla Konağı Konukevi, Başkent Elektrik Konukevi, Zonguldak İl Sağlık Müdürlüğü, Papazın Evi, Teknik Lise, A Tipi Konukevi, Spor alanları, lojmanlar, lokaller ve deniz kıyısı rekreasyon alanları bu bölgedeki başlıca endüstri mirası örnekleridir.



*Fotoğraf 60. Fener (Yayla) Mahallesi*

Bu bölgedeki tüm yapılar fiziksel olarak iyi ve orta durumda olup, bugün kamu ve özel kuruluşlar tarafından kullanılmaktadır. Ayrıca Fener bölgesinde sayıları üç yüze yaklaşan anıt ağaç bulunmaktadır. Sahil boyunca yer alan kamusal alanlar ve mühendis odalarının kulüp evleri ile bu alan Zonguldak'taki aktif günlük yaşamın önemli bir parçası olmuştur.

Fener Mahallesi, her ne kadar adını bu bölgede bulunan deniz fenerinden alıyorsa da bu mahallede eski fenerden sonra ilk yapılar Ereğli Şirketi (Fransızlar) tarafından yapılmıştır. Buradaki yerleşim, Zonguldak Limanı'nın yapımı ile bağlantılı olarak 1890'lı yıllara dayanmaktadır. Yayla Konağı'ndan Fener'e kadar uzanan, Ereğli Şirketinin idari ve sosyal tesislerinin bulunduğu, limana bakan bu mahalleye 1930'lu yıllara kadar Fransız mahallesi de



denmektedir. Cumhuriyet öncesi bu mahalleye giriş izine tabi olarak gerçekleşmektedir. Aynı zamanda Ereğli Şirketi Müdürlük binası (yıkılan İşçi Müdürlüğü) önündeki bariyerden içeriye görevlilerden başkasının geçmesi yasaklanmıştır (Zaman, Zonguldak İnsan Mekan Zaman, 2012).

Ereğli Şirketinin devlet tarafından satın alınmasından sonra, 1937 yılında EKİTAŞ'ın (Ereğli Kömürleri İşletmesi TAŞ) kurulmasının ardından bu mahalle, EKİ'nin yönetim merkezinin bulunduğu yer konumuna gelmiştir. 1950 yılında, 'A tipi' binası, 1953 yılında ise 28 ve 9 aileli apartman ile Yayla İlkokulu ve okulun salonu Yayla Sineması yapılmıştır. 1955 yılında da 24 daireli apartman tamamlandıktan sonra Fener Mahallesi gelişmiştir. 1952 yılında biri Doktorlar Lokali, diğeri de Mühendisler lokali olarak kullanılan (B tipi) iki yapı, kuyuları yapan İngiliz "The Cementation Company Ztd" ve Alman "DEMAC" firmaları tarafından yaptırılmış ve EKİ'ye devredilmiştir. Yapıların mimarı Prof. Mehmet Ali Handan'dır (Zaman, 2012).

EKİ döneminde mahalleye girmek yasak değildir ama, tenis kortu, deniz kulübü gibi sosyal tesislerden yararlanmanız için de bu tesislere üye olunması gerekmektedir. Buralarda oturmayı hayal bile edemeyen kent halkı misafirlerini bu güzel bahçeli mahallede gezdirmekle övünmektedir (Zaman, 2012).



*Fotoğraf 61. Fener (Varagel) Tünelleri*

Semtin adı yarım yüzyıldan fazla bir süredir yaygın olarak Fener Mahallesi olarak kullanılmakla birlikte, günümüzde bu ad ile adlandırılmış resmi bir yerleşim birimi bulunmamaktadır. Fener semti olarak tanımlayabileceğimiz bu alan Yayla Mahallesi sınırları içinde yer almaktadır.

278.000 m<sup>2</sup>'lik bir alanda kurulu bulunan Fener Mahallesi'nde, Türkiye Taşkömürü Kurumu'nda çalışan personelin ikametgahlarını sağladıkları lojmanların yanı sıra, özel şahısların kullandığı konut ve işyerleri, vali konağı, sosyal tesis ve işletmeler (Deniz Kulübü, A Tipi Misafirhane, B Tipi Lokal, Kilise Restoran, Deniz Feneri Restoran, Maden Mühendisleri Derneği Lokali, Tabipler Odası Lokali), spor tesisleri (futbol sahası, tenis kortları, basketbol sahası), varagel, gezi yolu, çocuk oyun bahçesi gibi tesisler bulunmaktadır.

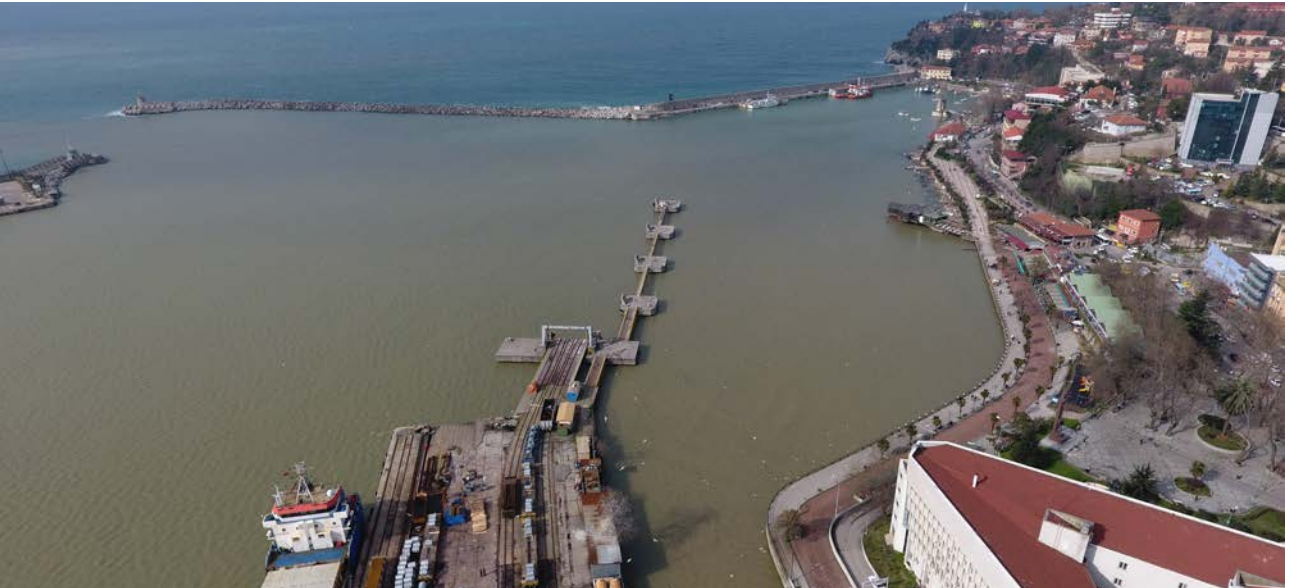
Fener Mahallesi, Ankara Kültür ve Tabiat Varlıkları Koruma Kurulu'nun 13.05.21996 tarih ve 4596 sayılı kararıyla Kentsel ve III. Derece Doğal Sit Alanı olarak tescil edilmiştir. Zonguldak ili, Merkez ilçesi, Fener Mahallesi Doğal Sit Alanı, Bakanlık Makamınının 05.01.2021 tarihli ve 15009 sayılı Olur'u ile "Doğal Sit-Sürdürülebilir Koruma ve Kontrollü Kullanım Alanı" olarak tescil edilmiştir.

Doğal dokusu ve bütüncül yaklaşımla planlanmış bir yerleşim alanı olarak yüzyılı aşkın süredir niteliğini koruyan bölgenin tescil kararının gerekçesi de bu bölgenin; tarihsel, kültürel ve doğal değerinin vurgulanması açısından son derece anlamlıdır. Türkiye'nin ilk maden kenti olan Zonguldak'ın tarihinde önemli bir yer tutması ve kentin sanayileşerek gelişmesine tanıklık etmesi bakımından simgesel bir değer taşımaktadır.

Fener Mahallesinde yer alan bir diğer önemli endüstri mirası ögesi de Fener (Varagel) Tünelleridir. Farklı dönemlerde yapılan "Fener Tüneli (Fener Varagel Tüneli)" adlı düzenlemeler, yöredeki kömür üretim kültürüyle ilgili endüstriyel amaçlı kullanımlar arasında olup; bunların biri 1893 yılında Soci t  Ottomane D'H eracl e (Ereğli Şirket-i Osmaniyesi/Ereğli Şirketi) tarafından, diğeri 1942/1943 yıllarında Ereğli Kömürleri İşletmesi (EKİ) Umum (Genel) Müdürlüğü'nce yapılmıştır (Tokel, 2019).

Ereğli Şirket-i Osmaniyesi/Ereğli Şirketi tarafından 1893/1896 yılında yapılip hizmete açılan tesis, 28 Aralık 1937 tarihine kadar hizmet verdikten sonra, kullanılmadığından bakımı da yapılmamıştır (Tokel, 2019).

Fotoğraf 62. Zonguldak Limanı





Lavar atıklarının döküldüğü deponi alanlarının dolması ve görüntü kirliliği yaratması sonucu söz konusu alana Ereğli Kömürleri İşletmesi (EKİ) Umum (Genel) Müdürlüğü tarafından 1942/1943 yılında ikinci bir tünel açılıp; içerisine “bant konveyör” tekniğiyle çalışan düzenele tünelin çıkış noktasına “tumba katı” yapılarak; tesisin, çalıştırılması ve bir süre kullanılması sağlanmış olup daha sonra, bu tesis de terk edilmiştir (Tokel, 2019).

Zonguldak Limanı kuzey mendireği arkasındaki kayalık tepe içine açılan yaklaşık iki yüz metre (200 m) uzunluğundaki bu tünel, on bir derecelik bir eğimi içermesine karşın, sistemi oluşturan “bant, bant konveyör, vagon/ vagonet, eksvatör, tumba, varagel” gibi araçlar ve bunlarla ilgili donanımlar yoktur. Sadece tünel ve tünelin Yayla Mahallesi’ndeki çıkış yerinde, söz konusu tumba tesisine ait yapı (Tumba Katı) ayakta olup, bu yapının yakın çevresine gezi ve dinlenme amaçlı kullanımı içeren bir zemin düzenlemesi yapılmıştır.

Fotoğraf 63. TTK Çaydamar İşletmesi



EKİ Genel Müdürlüğü’nce 1942/1943 yılında yapılan ve kullanılabilir durumda tünel, Zonguldak Limanı’nın kuzey mendireği arkasındaki alanı (liman arkası) “Yayla Mahallesi” ne bağladığı gibi çıkış yerindeki düzenleme de bir “Bakı Terası/Seyir Terası” özelliği taşımaktadır (Tokel, 2019). Tüneller 2017 yılında Zonguldak Belediyesi tarafından yapılan ışıklandırma ve çevre düzenleme çalışmaları ile kente ve turizme kazandırılmıştır.

### **Zonguldak Limanı ve Çevresi**

Zonguldak Limanı ve arkasında yer alan kent merkezi olarak adlandırabileceğimiz bölgede, liman ve yükleme sahası, Merkez Lavuarı, Çaydamar İşletmesi, TTK Maden Makinaları Fabrikası, Zonguldak Garı, Fevkanı Köprüsü gibi kentteki üretime bağımlı olarak karayolu, demiryolu ve

denizyolu ulaşımı ve bunlarla ilişkili servis alanları bulunmaktadır. Tescillenerek yasal olarak koruma altına alınan az sayıdaki endüstri yapılarından olan Merkez Lavuarı, 2006 yılında kısmen yıkılmıştır ve sadece üç kulesi, bir yer altı silosu ve bir trafo istasyonu ayakta kalmıştır.

Çaydamar, Zonguldak Merkez ilçesinin güney kesiminde yer almaktadır. Geçmişte çok önemli bir kömür üretim yeri niteliğinde olan Çaydamar'da artık kömür üretimi yapılmamaktadır. Çaydamar İşletme Müdürlüğü'ne ait sahanın bir bölümü Mesleki Eğitim ve Küçük Sanayi Destekleme Vakfı (MEKSA) tarafından eğitim amaçlı olarak kullanılmaktayken, bir bölümü atıl durumdadır.

Fotoğraf 64. Fevkani Köprüsü



Bu saha içinde geçmişte TTK tarafından yaptırılmış ve kullanılmış çok sayıda bina bulunmaktadır. Zonguldak Maden Müzesi'nin yapımı için bu alanın değerlendirilmesi uygun bulunmuştur. Burada bir kuyunun da bulunması, maden müzesinin cazibesini daha çok arttırabileceği düşüncesini doğurmuştur. Ancak TTK'nın bu alanı üretim amaçlı kullanacağını bildirmesi sonucu başka yer arayışları gündeme gelmiş ve müze bugün bulunduğu Üzülmez Eğitim Ocağı yanındaki yerine inşa edilmiştir.

Çaydamar üretim sahasının ve Kuyubaşı'nın kentin hemen içinde sayılabilecek bir noktada olması, buradaki vardiya başlangıç ve bitim saatlerinde kullanılan sirenin (Çaydamar borusu) kent içinde bile yankılanması, Zonguldak halkının otantik kültüründe derin izler bırakmıştır.

Çaydamar İşletmesi, yer altı tünellerinin çökme riski ortaya çıktıktan sonra terk edilmiştir. Bazı binalar kamu kurumları tarafından kullanılsa da binaların çoğunluğu sağlam durumda olmakla beraber kaderine terk edilmiştir. Zonguldak Limanı, TTK'nın üretiminin azalması, Merkez Lavuarı'nın yıkılarak



işevsiz hale gelmesiyle ve Çaydamar İşletmesi'nin de kapatılması ile eski günlerinde olduğu kadar aktif olarak kullanılmamaktadır. Ancak kömür taşımacılığının bir kısmı, hala liman üzerinden gerçekleşmektedir. Liman ve Tren Garı bir dekovil hattı ile birbirine bağlıdır. Gar alanı ve donatıları hem TCDD'nin yolcu taşımacılığı hem de Üzülmaz ve Kozlu'dan gelen TTK'ya ait demiryollarının manevra alanı olarak kullanılmaktadır.

TTK Maden Makinaları Fabrikası, bu bölgede TTK için çalışmalarını tam kapasite ile sürdürmüş olup bu durum geçmişe oranla önemli bir oranda azalmıştır. Bu fabrika bir idari bina, bir kafeterya ve sergi salonu ile maden makinelerini onaran ve üreten bir dizi farklı atölyeden oluşmaktadır. Fevkani Köprüsü, kentin iki yakasını birbirine bağlayan, yapıldığı dönemin yapısal özelliklerini temsil eden önemli bir çelik yapıdır.

### **Merkez Lavuarı**

Lavuar tesisleri TTK'nin 1957 yılından günümüze kadar kullandığı ve maden ocaklarından çıkartılan kömürün satışa sunulmadan önce temizlenmesini, taş topraktan ayrılması ve yıkanması yoluyla zenginleştirilmesini sağlayan bir tesistir. Eskiye teknolojisini ve günümüz modern tesislerinden daha fazla verim alındığı gerekçesi ile TTK tarafından tesisin yıkımına karar verilmiştir.

*Fotoğraf 65. Yıkılmadan önce  
Merkez Lavuarı*



2006 yılında yıkım kararı alınan ve büyük bir kısmı yıkılan Lavuar Tesisleri Alanı da endüstri miras değerlerinin ön plana çıktığı günümüzde, yıkım çalışmaları esnasında, Mimarlar Odası Ankara Şubesi yönetim kurulunun 23-24 Eylül 2006 tarihlerinde Zonguldak'a düzenlediği gezide Cumhuriyet Dönemi endüstri binalarından olan Zonguldak lavuarı için tescil talebinde bulunulmuş, talebin Kültür ve Turizm Bakanlığı Karabük Kültür ve Tabiat Varlıklarını

Koruma Bölge Kurulu'nca değerlendirmesi sonucunda, 08.12.2006 tarih ve 335 sayılı kararla endüstriyel miras olarak tescil edilmiştir.

Yapılan tescil başvurusu neticesinde tesisin yıkım ve sökümünden geriye kalan kriblaj ünitesi, silo altı tesisi ve kömür yıkıma ünitelerine ait üç adet dekantasyon kulesi Zonguldak'ın kent kimliğini gelecek nesillere yansıtması anlamında endüstri mirası olarak değerlendirilmiş ve yaklaşık 23.000 m2 alanıyla beraber tescillenmiştir (Bakioğlu, 2018).

Tescil süreci devam ederken, büyük bir kısmı yıkılan, sonrasında terk edilen, köhne ve atıl bir hale bürünen lavuar tesislerinin bulunduğu alan, uzun süre yapılan yasal itirazların sonuçlanmasını beklerken herhangi bir kullanımı olmadığı için kent halkı açısından sorunlu bir bölgeyi çağrıştıran duruma gelmiştir. Merkezi konumu sebebiyle kentlinin kullandığı yolların kesiştiği alanda, yarı yıkılmış, moloz ve yıkıntının ağırlıklı olduğu görsel kirliliğinin ön plana çıkmasıyla oluşan yıkım sonrası manzara, son derece rahatsızlık yaratmaya başlamıştır.

Kentte yaşayan çeşitli aktörler tarafından yeniden planlanması düşünülen alan için farklı beklentilerin olması, alanın Zonguldak gibi topografik açıdan yapılaşmaya uygun olmayan kent merkezinde bulunması, yerel yöneticilerin alan için farklı düşüncelerinin bulunması, alanın mülkiyetinin yine bir kamu kuruluşu olan ve Zonguldak için önemi büyük olan Türkiye Taşkömürü Kurumu'na (TTK) ait olması gibi nedenlerden dolayı dönüşüm süreci yaşayan alan ile ilgili karar alma süreci yavaşlamıştır.

İçerisinde sivil toplum örgütleri ve kamu temsilcilerini barındıran Zonguldak Kent Konseyi yaklaşık 3 aylık bir çalışma sonucu planlama alanının sınırı dahil

Fotoğraf 66. Üzülmüş'deki eski atölye binası





olmak üzere alana yönelik projenin hangi yöntemle elde edilmesi gerektiği ve planlama alanının tasarımından kentin beklentilerinin neler olduğuna kadar birçok detayı da kapsayacak şekilde izlenecek yöntem için bir yol haritası hazırlamış ve bu raporu Zonguldak Belediye Meclisine öneri olarak sunmuştur. Bunun üzerine 2010 yılında Zonguldak Belediye Meclisi Kent Konseyi'nden gelen raporu uygun bularak raporun içerisinde yer alan Mimarlık, Peyzaj Mimarlığı, Mühendislik, Kentsel Tasarım Projeleri, Şehir ve Bölge Planlama ve Güzel Sanat Eserleri Yarışmaları Yönetmeliği'ne uygun bir yarışma düzenlemiştir. Yarışma sonrası uygulama aşamasında sıkıntılar yaşanmış ve süreç durdurulmuştur. 2018 yılında ise Lavuar Tesisleri alanı yeniden il gündemine girmiştir.



Fotoğraf 67. Üzülmaz Kok Bacası

### Üzülmaz Bölgesi

Üzülmaz, bugün de TTK'nın beş ana kömür üretim sahasından biridir. Alan, eski ve yeni üretim tesislerinin yanı sıra sınırları içinde toplu konutları da içermektedir. Üzülmaz İşletmesi ve donatıları, TTK Eğitim Madeni ve Maden Müzesi, Asma Lavuarı ve Atölyesi, Eski Kok Fabrikası Bacası, Üzülmaz Konukevi (Rombaki Konağı), Müdürevi (Karaelmas Maden Şehitleri Müzesi), lokali, ilkokulu ve stadyumu bu bölgedeki başlıca yapılardır. TTK Eğitim Madeni (Asma Maden Ocağı) aktif bir kömür madeni olarak kullanılmış ancak 1926'da üretimi durdurulmuştur. TTK madeni eğitim amaçlı yeniden düzenlemiştir. Bunun hemen yanına, yerel paydaşların çabalarıyla 190 yıllık kömür geçmişi olan kentin ilk maden müzesi kurulmuştur.

Asma (Üzülmaz) Lavuarı Zonguldak'taki bilinen en eski endüstriyel yapıdır. 1907 yılında inşa edilen bina uzun yıllar faaliyet göstermiştir. 1935 yılında



yıkayıcının yanında bir atölye inşa edilmiştir. Her iki bina da eskimiş durumda ve ciddi tehlike altındayken, bu alanın restorasyonu için adımlar atılmış, uzun yıllar gösterilen çaba sonucu bu alanda Üzülmöz Kültür Vadisi projesi adıyla hazırlanan projeye Batı Karadeniz Kalkınma Ajansının GÜdümlü Proje Desteği sağlanarak 2020 yılında destek sözleşmesi imzalanmıştır. Bu kapsamda hazırlanan restorasyon projeleri ulusal mimarlık ödülleri de alarak 2020 yılının sonlarında restorasyon çalışmalarına başlanmıştır.

Üzülmöz Vadisi içerisinde bulunan Kok Fabrikası ve bacası tescilli bir alandır. Avrupa'daki örneklerinde görüldüğü gibi kent merkezinde kalan bu tesisin ikonik bir yapı olma potansiyeli taşıdığı söylenebilir. Bu kapsamda Batı Karadeniz Bölgesindeki endüstriyel miras turizmini destekleyebilecek bu alanın ilerleyen zamanlarda yetkili kurumlarca yeniden işlevlendirilmesi ve kentsel bellek açısından hakkettiğı değerin verilmesi gerektiğı düşünülmektedir.

63 metre yüksekliğindeki baca, tuğla örgülü olup demir bileziklerle sağlamlaştırılmıştır. Bacanın üst kısmı eğiktir. Baştarla Mahallesi'ne kurulan ve Cumhuriyet'in ilk sanayi tesislerinden olan Üzülmöz Kok Fabrikası'nın açılışı, 1935'te dönemin Başbakanı İsmet İnönü tarafından yapılmıştır. Benzolden (benzin ve toluen karışımı bir akaryakıt) yağ çeşitlerine, naftalinden briket kömürüne kadar 32 çeşit mal üreterek kömür sanayiine hizmet veren fabrika, teknolojik yatırımlar yapılmadığı için ekonomik ömrünü tamamlayarak 1970 yılında kapatılmıştır. Bir süre atıl durumda kaldıktan sonra 1988'de yıkılan fabrikanın 63 metre uzunluğundaki bacası ise yıkımı gerçekleştiren müteahhit firmanın girişimiyle Karabük Kültür ve Tabiat Varlıklarını Koruma Kurulu'nca sanayi mirası olarak koruma altına alınmış bir endüstriyel kültür mirasıdır.

Fotoğraf 68 TTK Kozlu İşletmesi



Kültürel miras listesinde yer alan bir diğer yapı Üzülmaz Konukevi (Rombaki Konağı), yönetici konutu olarak inşa edilmiş, bir süre yönetim binası, pansiyon ve huzurevi olarak kullanılmış ve şimdi ise atıl durumdadır.

Üzülmaz Konukevi'nin etrafında yer alan bölge kömür madenleri ile ilişkili sosyal donatı alanlarının önemli örneklerindedir. Bu alanda Seyfi Arkan'ın tasarladığı, ilkokul, lokal, konut ve lojmanlarla birlikte, şu anda Karaelmas Maden Şehitleri Müzesi'ne dönüştürülen bir Müdür Evi, yeniden işlev kazandırılacak olan bir stadyum da bulunmaktadır.

### ***TTK Karadon İşletmesi***

Zonguldak'ın kuzey doğusunda yer almaktadır. 150 yıl boyunca kullanılabilir bir kömür rezervi olduğu düşünülen bölge, halen aktif bir kömür madeni olarak kullanılmaktadır. Bu alan hem yeni hem de eski üretim tesisleri ve idari binaları içermektedir.

Zonguldak'ın kömür çıkarımının hala devam ettiği nadir bölgelerinden olan Karadon Lavuar alanında inşa edilmiş Karadon Sineması, vaktiyle en yeni filmlere sahne olmuş ve dönemin gençlerinin toplanma mekanı haline gelmiştir. Ne yazık ki şu anda terkedilmiş ve unutulmuş olarak kendi halinde hatırlanmayı beklemektedir. Döneminin mimarisini yansıtan yapının, önemli bir endüstriyel miras ögesi olarak restore edilip yeniden kazanımı sağlanmalıdır.

### ***TTK Kozlu İşletmesi***

Kozlu İşletmesi TTK'nın beş büyük üretim alanından biridir. Şehir merkezinin hemen batısında sahil kesimine yakın sayılabilecek bir noktada güney batısında yer almaktadır. Kömür çıkarılan ve geçtiğimiz 30 yılda yeni tesislere taşınan işletmeye ek olarak, sahada eski bir kömür üretim tesisinin parçası olan küçük ölçekli binalar ve bunlarla ilintili, yine Seyfi Arkan ile ilişkilendirilen sosyal donatı alanları bulunmaktadır. Bu alan endüstriyel binaları ve işçi yatakhaneleri ile iyi korunmuştur. Mekanik bileşenlerini koruyan endüstriyel yapıların çoğu günümüzde depo olarak kullanılmaktadır.

### ***Çatalağzı***

Bu bölgede, Çatalağzı Lavuarı, Işıkveren (ÇATES-A) Termik Santrali ve TCDD Çatalağzı Demiryolu Tesisleri olmak üzere farklı sanayi türlerini barındıran bir yerleşme bulunmaktadır. Çatalağzı Lavuarı, halen aktif olarak kullanılmaktadır. Ancak form anlamında, yitirilen Merkez Lavuar'ına büyük benzerlik göstermektedir.

Gelişmekte olan Türkiye sanayisinin artan elektrik enerjisi açığını karşılamak için, Çatalağzı Termik Santralinin (ÇATES-A) 1946 yılında inşasına başlanmıştır. Zonguldak ili merkez ilçeye bağlı Çatalağzı beldesi Işıkveren mevkiinde kurulmuştur. Santral adını 2 km batısındaki Çatalağzı beldesinden almıştır. Çatalağzı A santrali ilk üç grubu 1948, diğer üç grubu 1956 yılında devreye girmiştir. Tesis, yapıldığı yıllarda Türkiye Cumhuriyeti'nin ilk büyük termik santrali olarak hizmete açılmıştır.

Fotoğraf 69. Çatalağzı Lavuarı



Türkiye Taş Kömürü Genel Müdürlüğüne bağlı olan Çatalağzı ve Zonguldak bölgesinden elde edilen kömür; düşük verim nedeniyle kullanım yerlerinde değerlendirilmeyen, kül oranı yüksek ve yıkama artıklarından oluşan kömür olup termik santraller için son derece uygundur. Çatalağzı Termik Santralinde, Zonguldak kömür havzasından çıkan başka türlü kullanımı ekonomik olarak olmayan mikst, şlam ve hafif şist karışımı kömür yakılmaktadır.

Toplam kurulu gücü 129 MW olan ÇATES-A Termik Santrali; TEK Genel Müdürlüğü'nün Şubat 1991 tarihli kararı ile ekonomik ömrünü doldurduğu gerekçesi ile servis dışı edilmiştir. 1989 yılında yeni açılan ÇATES'in inşası ile eski Işıkveren Termik Santrali terk edilmeye başlanmıştır. Yeni inşa edilen santralden sonra fonksiyonu bitmiş, iç demir aksamı satılmıştır. Cumhuriyetin en önemli endüstriyel miraslarından olan bu fabrika yıllardır atıl durumdadır.

Termik Santrale bağlı olarak, lavuarlardan kömür almak üzere Çatalağzı ve Zonguldak'a kadar uzanan konveyör ve demiryolu sistemi bulunmaktadır.



TCDD Tesisleri tren istasyonu, tamir atölyeleri, konutlar vb. içeren büyük bir komplekstir. Zonguldak-Karabük-Ankara hattında bugün hala aktif olarak kullanılmaktadır.

Santralin yapılmasıyla bölgenin sosyokültürel anlamda şekillenmesi de söz konusu olmuştur. Bu sosyokültürel yapılardan Işıkveren İlkokulu, 1943 yılında Çatalağzı Santrali Özel İlkokulu olarak eğitim ve öğretime başlamıştır. Adını elektrik üreten ve ülkeye ışık veren santralden alır. Zonguldak – Ankara demiryolu kenarında ÇATES İşletmesi Lojmanları'nın da bulunduğu site içerisinde yer almıştır. Binanın alt katı ilkokul, üst katı ortaokul olarak hizmet vermekteyken 1965 yılında ortaokul kısmı ayrı bir binaya taşınmıştır. 2001 yılına kadar hizmet vermiş olan eski okul binası 27 Ekim 2013 tarihinde yıkılmıştır.

*Fotoğraf 70. Çatalağzı Termik Santrali*



### **Çaycuma ve Filyos**

Zonguldak'ın en doğusunda, Filyos Nehri üzerinde olan bu iki yerleşim yerinde, Filyos kıyısındaki Ateş Tuğla Fabrikası ve Çaycuma'da SEKA Kağıt Fabrikası gibi iki önemli sanayi tesis bulunmaktadır. Filyos Nehri üzerinden yapılan kütük taşımacılığı sebebiyle SEKA'nın Türkiye'deki fabrikaları planlanırken buraya yerleştirilmiş kağıt fabrikası, benzerlerinden farklı olarak geçmişte özelleştirilmiş olmasına rağmen, bugün hala aktif bir şekilde çalışmakta hatta Türkiye'nin tek kendi selülozunu üreten kağıt fabrikası olarak

varlığını sürdürmektedir. Çaycuma SEKA Fabrikası'nın ardında bıraktığı bir takım sosyal donatı yapıları bulunmakta olup, bazıları yeniden işlev kazandırılmış, bazıları atıl kalarak yok olmuştur.

Batı Karadeniz Bölgesi'nin çam, kayın ve köknar ormanlarından faydalanarak; yüksek mukavemetli oluklu mukavva, ambalajlık-torbalık kağıt ve selüloz üretmek için Çaycuma'da kurulan SEKA Kağıt Fabrikasının temeli 1965'te zamanın Başbakanı Süleyman Demirel tarafından atılmış ve 1970 yılında açılmıştır.

1965'te SEKA Kağıt Fabrikasının temelinin atılması sözcüğün tam anlamıyla Çaycuma açısından bir dönüm noktasıdır. Fabrika Çaycuma'nın, dışarıdan göç almasına, dolayısıyla da nüfusunun artmasına, buna bağlı olarak da ilçenin büyümesine neden olur. Çaycuma'nın güneydoğusuna ve Filyos Çayı'nın karşı yakasına kurulan fabrikanın tümüyle merkezden kopmaması için önemli bir karar alınır. Bu karara göre sosyal tesisleri fabrika sahasına değil kent merkezinde at yarışlarıyla güreş müsabakalarının yapıldığı alana yapılır. Böylece fabrika kentin sosyal kültürel olarak şekillenmesine de katkı sunar. Aynı dönemde ihtiyaca cevap vermeyen, yeni belediye binası yanındaki caddelerle, istasyon ve SEKA caddeleri, dönemine göre devrim sayılabilecek bir uygulamayla duble yol genişliğine çıkarılır, granit parke ile kaplanır. Bu hizmetler, o dönemden günümüze kadar uzanan, Çaycuma'nın fiziki olarak şekillenmesine katkı sunan kalıcı kentsel gelişmelerdendir.

Çaycuma'nın ekonomik, sosyal gelişmesinde büyük rol oynayan ve kentin kültürel dönüşümüne sağlayan fabrika; ilçenin en önemli sanayi kuruluşu, Türkiye'nin ise üçüncü büyük kâğıt fabrikası olmuştur. 1963 yılında Devlet Planlama Teşkilatının kurulmasıyla başlayan planlı dönemin ilk temel sanayi tesislerinden olma niteliğini de taşımaktadır.

*Fotoğraf 71. 2003'te özelleştirilip modernize edilen OYKA (SEKA) Kağıt Fabrikası*





SEKA Çaycuma Müessesese Müdürü Vahit Gökhan imzalı 20 Eylül 1974 tarihli belgede Şöyle ifade edilmektedir:

*“1970 yılına kadar imento torba kğidının tamamı yurt dışından temin ediliyordu. Çaycuma tesisleri 1970 Nisan’ında faaliyete geçtikten sonra 1971 yılında ithalat oranı azaldı. 1972 yılında ortadan kalktı ve bugün 3 yıl önce ithal edilen kğit cinsinden ihracata geçildi.*

*Bir süre sonra Suriye’ye sevk edilmek zerek yüklemeye baŐlayacağımız kğidin ton satış fiyatı yaklaşık 10 bin liradır. Türkiye’nin sadece 1974 yılı ihtiyacı 45 bin tondur. Őayet torba kğidi ithali devam etseydi yalnız 1974 yılı içinde dışarıya 450 milyon lira ödenecekti. Oysa aycuma tesislerinin toplam maliyeti 511 milyon liradır.”*

Fabrikanın kent merkezine yakın olarak kurulan sosyal tesisleri, uzun yıllar aycuma’nın en önemli sosyal merkezi olarak hizmet vermiştir. Bu yönüyle de SEKA Kağıt Fabrikası, kent belleğinde büyük yer edinmiŐtir.

2003 yılında zelleŐtirilen SEKA Çaycuma Kağıt Fabrikaları içinde halen üretimde olan tek tesis, “OYKA Kağıt-Ambalaj” adıyla üretime devam etmektedir.

Cumhuriyetin ilk yıllarındaki önemli kalkınma hamlelerinden biri olarak 3 Haziran 1933 tarihinde Sümerbank kurulmuştur. Ülkenin birçok yerinde sanayi tesisleri kuran Sümerbank, yaptığı çalıŐmalarla “Fabrika Kuran Fabrika” adıyla nlenen Karabük Demir-elik Fabrikasının ateş tuğla (refrakter) ihtiyacını karşılamak için Filyos’a bir fabrika kurma kararı almıştır. 1938 yılında kurulması planlanıp İkinci Dünya Savaşı nedeniyle temeli ancak 1945’te atılan fabrika, 1949’da üretime başlamıştır.



Fotoğraf 72. Filyos Ateş Tuğla Fabrikası

Fabrikanın Filyos'ta kurulmasında, Ankara-Karabük-Zonguldak demiryolu hattı üzerinde olması, tuğlanın esas hammaddesi olan şifertonla enerji kaynağı kömür ocaklarına yakın olması belirleyici olmuştur.

Fabrikanın kurulması, balıkçı kasabası olan Filyos'u modern bir kent haline dönüştürmüştür. İşletme, sektördeki birçok iş insanıyla civar işletmelerdeki çalışanların dolaylı ya da doğrudan yetişmesini sağlayarak sektörün okulu olmuştur.

Fabrika Sümerbank'ın tüm işletmeleri gibi Filyos'un sosyal yaşamını da büyük ölçüde etkilemiştir. Bahçıvanları da olan Amerikan stili tek katlı evleri, sinema salonu, futbol ve golf sahaları, yüzme havuzları, lokaller ve misafirhaneler gibi sosyal yapıların inşa edilmesi ile belde sosyal hayatın canlanması sağlanmıştır.

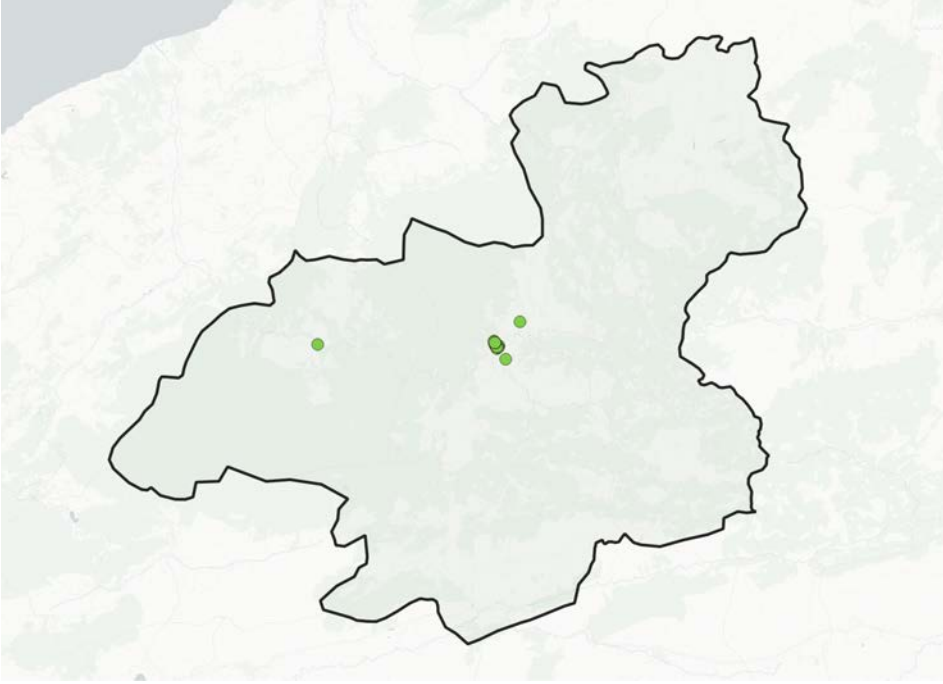
Günümüzde bir özel şirket tarafından işletilen Filyos Ateş Tuğla Fabrikası, üzerine oturduğu antik yerleşim ve erken Cumhuriyet döneminin ilk sanayi tesislerinden biri olarak önemli bir "endüstri mirası" niteliği taşımaktadır.

Kurulduğu 1937 yılından itibaren deniz ile bağlantı noktası Filyos olan Karabük Demir Çelik fabrikası da 2. Dünya Savaşı sırasında Karadenize dökülen mayınların Filyos'ta demiryolu ile birlikte inşa edilen iskelede patlaması sonrasında, 1950'li yıllarda, sahilin batı ucunda bir iskele daha inşa etmiştir. Demir-çelik fabrikasının 1995'te Filyos Ateş Tuğla Fabrikası'nın da 1997'de özelleştirilmesinin ardından atıl hale düşen iskele, zamanla tahrip olarak kara ile bağlantısını yitirmiştir.

## Karabük

Cumhuriyetin ilanı ile birlikte çok sayıda fabrika kurmaya başlayan Türkiye için ağır sanayiye adım atmak ve bir demir çelik fabrikası kurmak önemli bir hedef olarak öne çıkmaktaydı. Bu doğrultuda demir-çelik endüstrisinin kurulması için araştırmalara 1925 yılında başlanarak özellikle bu sanayi için uygun bir yer arayışına girilmiştir. İlk olarak Amerikalı iktisatçıların incelemeleri sonucunda bu sanayinin Ereğli’de, sahilden biraz uzakta kurulması planlanmıştır. Ancak dönemin koşullarında kıyı şeridinde yer alan bir bölgenin güvenlik açısından stratejik olarak uygun bulunmaması sebebiyle fabrikalar Ereğli’de yapılmamıştır.

Yapılan ayrıntılı incelemeler sonucunda maden kömürü havzalarına yakınlığı, demiryolu güzergahında bulunması, alanın işçi yerleşimlerine elverişli olması, jeolojik bakımdan ağır sanayi yapılarının kurulmasına uygun olması ve askeri sebeplerle o güne kadar on üç haneli bir köy olan Karabük, fabrikaların kurulacağı bölge olarak seçilmiş ve endüstri tesisleri kurulmaya başlamıştır.



Şekil 9. Karabük Endüstri Mirası Haritası

Tablo 7. Karabük Endüstri  
Mirası Envanteri Listesi

Envanter No.	Yapının Adı	Miras Derecesi	İli	İlçesi	Yeri	
					x	y
0150	Yenice ORÜS Fabrikası	Yapı	Karabük	Yenice	32.3216098	41.2022726
0151	Kardemir Karabük Demir Çelik Fabrikası	Alan	Karabük	Merkez	32.6351984	41.1837646
0152	Yenişehir Lojmanları	Alan	Karabük	Merkez	32.6192612	41.2010858
0153	Yenişehir Yüzeyler	Alan	Karabük	Merkez	32.6205261	41.1971357
0154	Yenişehir Derevler	Alan	Karabük	Merkez	32.6240832	41.2005276
0155	Yenişehir işçi Pavyonları	Alan	Karabük	Merkez	32.6158864	41.2065171
0156	Yenişehir Çamlık Evleri	Alan	Karabük	Merkez	32.6158864	41.2065171
0157	Yenişehir Memur Evleri	Alan	Karabük	Merkez	32.6175815	41.2011411
0158	Yenişehir Müdür Evleri	Alan	Karabük	Merkez	32.6194483	41.1993813
0159	Yenişehir Genel Müdür Evleri	Alan	Karabük	Merkez	32.6214269	41.1990846
0160	Yenişehir Misafirhane	Yapı	Karabük	Merkez	32.6153761	41.2050744
0161	Yenişehir Bekar Lojmanları	Yapı	Karabük	Merkez	32.6182513	41.1978290
0162	Yenişehir Memur Apartmanları	Alan	Karabük	Merkez	32.6191625	41.2023869
0163	Yenişehir 38 Evler	Alan	Karabük	Merkez	32.6228325	41.1987074
0164	Yenişehir Kübana Evleri	Alan	Karabük	Merkez	32.6230042	41.1984814
0165	Yenişehir Memurlar Kulübü	Yapı	Karabük	Merkez	32.6219154	41.198958
0166	Yenişehir Mühendisler Kulübü	Yapı	Karabük	Merkez	32.620232	41.2017507
0167	Yenişehir Gençlik Kulübü	Yapı	Karabük	Merkez	32.6182122	41.2044933
0168	Yenişehir Alman Kulübü	Yapı	Karabük	Merkez	32.6192231	41.2013204
0169	Yenişehir Havuzlu Bahçe	Yapı	Karabük	Merkez	32.6184529	41.202848
0170	Yenişehir Sineması	Yapı	Karabük	Merkez	32.6175227	41.2023017
0171	Yenişehir Yazlık Sineması	Yapı	Karabük	Merkez	32.6182109	41.2030626
0172	Yenişehir Sosyal Bina	Yapı	Karabük	Merkez	32.619043	41.2032986
0173	Yenişehir Hastanesi	Yapı	Karabük	Merkez	32.6203577	41.1994381
0174	Demir Çelik Lisesi	Yapı	Karabük	Merkez	32.6179921	41.2039427
0175	5000 Evler	Alan	Karabük	Merkez	32.6591216	41.2307685
0176	TED Karabük Koleji	Alan	Karabük	Merkez	32.6173591	41.2044431

Tarih & Kullanım					
Yapım Yılı	Mülkiyet	Yönetici	Orijinal İşlevi	Tescil Durumu	Mevcut İşlevi
Bilinmiyor	Özel	Özel	Orman ürünleri fabrikası	Yok	Yok
1937	Kardemir	Kardemir	Fabrika alanı	Yok	Fabrika alanı
Bilinmiyor	Kardemir	Kardemir	Konaklama	Yok	Konaklama
1942	Kardemir	Kardemir	Konaklama	Yok	Yok
1945	Kardemir	Kardemir	Konaklama	Yok	Konaklama
Bilinmiyor	Kardemir	Kardemir	Konaklama	Yok	Konaklama
1939	Kardemir	Kardemir	Konaklama	Yok	Konaklama
1936	Kardemir	Kardemir	Konaklama	Yok	Konaklama
1936	Kardemir	Kardemir	Konaklama	Yok	Konaklama
1940	Kardemir	Kardemir	Konaklama	Yok	Konaklama
Bilinmiyor	Kardemir	Kardemir	Konaklama	Yok	Konaklama
Bilinmiyor	Kardemir	Kardemir	Konaklama	Yok	Konaklama
1945	Kardemir	Kardemir	Konaklama	Yok	Konaklama
1952	Kardemir	Kardemir	Konaklama	Yok	Konaklama
1959	Kardemir	Kardemir	Konaklama	Yok	Konaklama
Bilinmiyor	Kardemir	Kardemir	Sosyal Tesis	Yok	Sosyal Tesis
Bilinmiyor	Kardemir	Kardemir	Sosyal Tesis	Yok	Sosyal Tesis
Bilinmiyor	Kardemir	Kardemir	Sosyal Tesis	Yok	Sosyal Tesis
Bilinmiyor	Kardemir	Kardemir	Sosyal Tesis	Yok	Sosyal Tesis
Bilinmiyor	Kardemir	Kardemir	Sosyal Tesis	Yok	Sosyal Tesis
1953	Kardemir	Kardemir	Sosyal Tesis	Yok	Yok
1958	Kardemir	Kardemir	Sosyal Tesis	Yok	Yok
Bilinmiyor	Kardemir	Kardemir	Sosyal Tesis	Yok	Yok
Bilinmiyor	Kamru	Kamru	Sağlık Yapısı	Yok	Sağlık Yapısı
1943	Kamu	Kamu	Eğitim Yapısı	Yok	Eğitim Yapısı
1969	Özel	Özel	Konaklama	Yok	Konaklama
1963	Özel	ÖZel	Eğitim	Yok	Eğitim



### ***Karabük Demir Çelik Fabrikası***

Türkiye'nin ilk ağır sanayi girişimi olan Karabük Demir Çelik Fabrikalarının yeri ile, memur ve işçi konutlarının alanı 1936 yılında belirlenmiş ve 1937 yılında temeli atılmıştır. Karabük Demir-Çelik yerleşkesi önemli miktarlarda demir ve çeliğin savaş sanayisi için önemli olduğu 2. Dünya Savaşı'nın hemen öncesinde, Türkiye ekonomisinin dünyaya daha az açık olduğu, iç kaynaklarla yetinildiği, dünya ekonomik krizinin sonrasında devam eden dönemde İngiliz Export Credit Guarantee Department kuruluşundan alınan kredi ve İngiliz H. A. Brassert and Co. Ltd. London şirketinin müteahhitliği ile kurulmuştur.

Bunun devamında Zonguldak'ta bulunan kömür havzalarının yabancı işletmelerden satın alınarak devletleştirilmesiyle bölgede maden işçileri ve mühendisler için planlanan yeni yerleşimler modern Türk toplumunun biçimleneceği örnek çevreyi oluşturur. Ardından gelen Karabük Demir Çelik Fabrikaları ile bu örnek çevreye bir yenisi daha eklenmiş olur. Böylece istenen çağdaş Türk insanın yetişmesini sağlayacak olan fabrikaların ve yerleşimlerinin yoğun olarak bu bölgede toplanması planlanmıştır.

*Fotoğraf 73. Karabük Demir Çelik Fabrikası*



Karabük Demir-Çelik Fabrikası ülkede sadece inşaatlarda kullanılan klasik demir ve çelik üreten bir kuruluş olmayıp aynı zamanda önemli mühendislik mamulleri üreten kısaca "Fabrikalar Kuran Fabrika" niteliğinde olmuştur. İşletmede Çelik Yapı ve Ağır Teçhizat Fabrikaları Müdürlüğü, Makina Fabrikaları Müdürlüğü, Boru Fabrikaları Müdürlüğü, Tevziat ve Montaj Müdürlüğü, İnşaat Müdürlüğü ve Proje Konstrüksiyon Müdürlüğü gibi üniteler yer almıştır.

Karabük Demir Çelik işletmeleri bu yapı ve işlevselliği ile yurdun her yöresinde dev projeler gerçekleştirmiştir. Karabük Demir Çelik Fabrikalarının yapımına başlanmasıyla birlikte bu fabrikada çalışacak olan işçiler ve mühendisler için bir yerleşimin inşasına da başlanmıştır. İlk olarak yapıma başlanan bu evlerin inşasını da aynı İngiliz firma gerçekleştirmiştir.

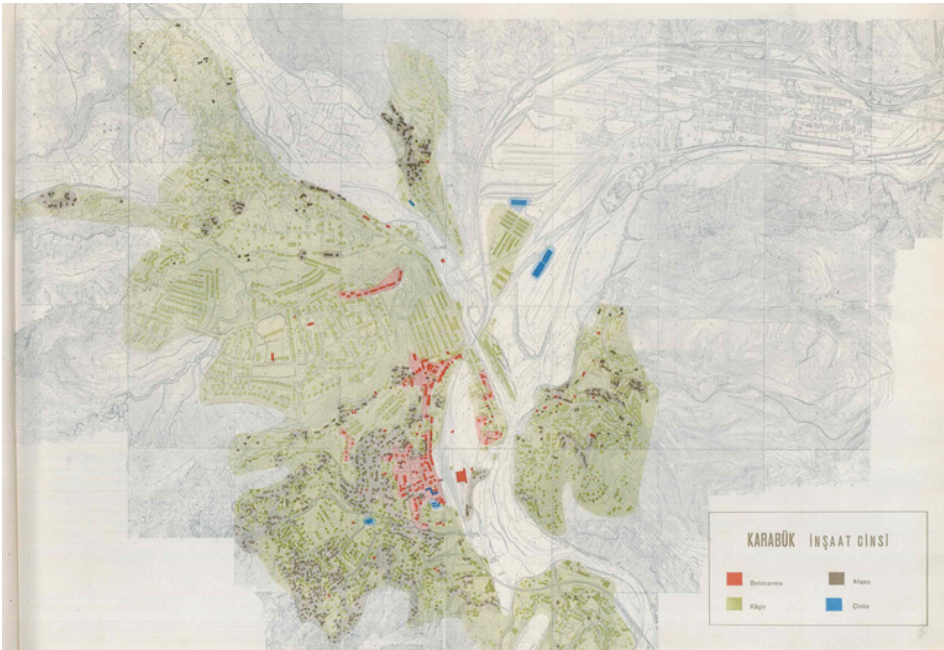
Fabrikalar ile birlikte kurulan yerleşimde, yeni konutlar inşa etmeye altmışlı yılların ortalarına kadar devam edilmiştir. Daha sonra inşaat faaliyetleri daha çok mevcut evlerin genişletilmesi üzerine yoğunlaşmıştır.

Arşivlerde kaydı olmasa da birçok yerde Karabük'ün ilk kent planının 1938'de Henri Prost tarafından yaptırıldığı belirtilmektedir. Karabük Kesin Bölge Planı 1948'de Nezihe Taner ve Pertev Taner tarafından yapılır. Daha sonraki gelişme planı ise yarışma yoluyla elde edilerek Gündüz Özdeş tarafından hazırlanır. İlk yerleşim planının yabancı uyruklu bir mimar tarafından yapıldığı bilinmektedir.

### ***Ergenekon ve Yenişehir Mahallesi***

Yerleşim Ergenekon ve Yenişehir mahalleleri olarak komşu iki bölgeden oluşur. Ergenekon mahallesi işçiler için daha basit ve küçük evlerden meydana gelirken Yenişehir mahallesi, üst düzey işçiler, memurlar ve mühendisler düşünülerek planlanmıştır.

Genel müdür ve misafir evleri mahallenin girişinde yamaçtaki ilk terasın üzerinde manzaraya hakim bir noktada bulunur. Yakın çevresinde müdür evleri, daha sonra mühendisler, ustabaşılar ve işçiler için evler yer alır. Bekar lojmanları yemekhaneyi de içeren sosyal tesislerin yakınına yerleştirilmiştir. Mahallede oturanların ihtiyaçlarını ucuza karşılayabilecekleri kantinleri mevcuttur. Modern bir yerleşimde olması gereken hastane, yazlık kışlık sinema, mühendisler ve işçiler için ayrı ayrı kulüpler, halkevi, kreş, ilkokul ve lise gibi bütün donanımlar düşünülmüştür.



*Fotoğraf 74. 1964 yılı  
Karabük halihazır durumu*

Yerleşim alanında yaya kaldırımları ve yollar genişştir. Kanalizasyon, temiz su gibi donatıların yanında mahallenin büyük bir kısmı 1950'li yıllarda inşa edilmiş olan merkezi ısıtma ile ısıtılmaktadır. Yerleşimde çocuklar için oyun bahçeleri yanında, çalışanların spor yapmaları için tenis, basketbol, voleybol, futbol sahaları ve yüzme havuzu bulunur.

Yerleşim planında Jansen'in Ankara İmar planında açıkladığı oturma mahallerinin nasıl olması gerektiği üzerine ilkelerin uygulandığı gözlemlenir. Evler asgari gereksinimleri karşılayacak şekilde çekirdek aile tipi gözetilerek tasarlanmıştır. Evlerin kuzey güney doğrultusunda yerleştirilerek hem sabah hem akşam güneşinden faydalanması sağlanmıştır. Her evin bol güneş alması önemsenmiştir. Jansen ideal yerleşim için cadde, sıra evleri, yeşillik, diğer apartmanlı ev şekillerinden oluşan bir sıralama önerir. Karabük Demir Çelik Fabrikaları yerleşiminde de bu ilke doğrultusunda hareket edildiği gözlemlenir; caddeden sonra ilk olarak sıra evlerden oluşan Yüzevler gelir, devamında bir yeşil kuşağın ardından diğer evlerin ve apartmanların yer aldığı Yenişehir yerleşimi yükselir. Bütün yollar geniş kaldırımlı, geniş asfaltlı ve yeşillik içindedir. Ayrıca 1959 yılında yapılan dört katlı on apartmana vevrilen izine kadar, üç katın üstünde ev yapmama ilkesi de ihlal edilmemiştir.

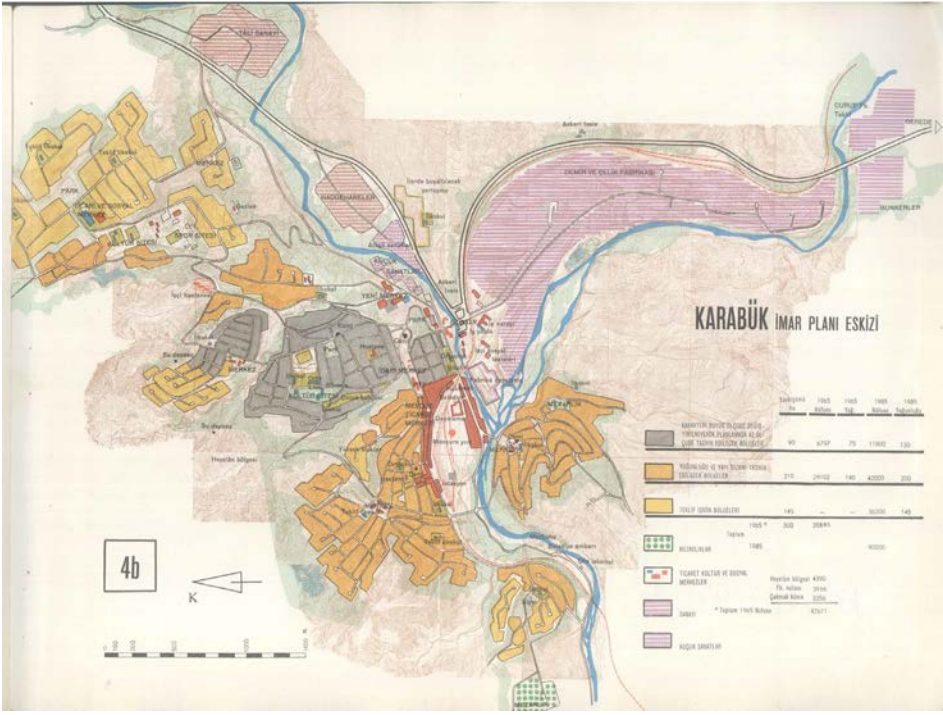
1935-1955 yılları arasında Demir Çelik Fabrikaları tarafından inşa edilen konut sayısı 1011 civarındadır.

Kuruluşundan itibaren demir çelik fabrikaları yerleşimi yüksek bir hayat standardı önerir. Modern hayatın içinde geliştiği modern çevre sağlanmıştır. Modern insanın sahip olması gereken sosyal faaliyetler için olanak tanınır. Yerleşimde bir çeşit topluluk ve toplanma merkezleri olan kulüp binaları bulunur.

Ziyaeddin Fahri Fındıkoğlu, Karabük'ün şehirleşme sürecinde kentlerimizin dahi pek azında görülen kulüp hayatının gerçekleşmesinin dikkat çekici olduğunu belirtir. Bu kulüplerde yaşanan hayatın "sosyetik" oluşundan bahseder. Sosyal bina, yerleşim için mutfak ve restoran görevi görür. Bekar pavyonlarında kalan işçiler için yemek sağlamanın yanında yerleşimdeki diğer evlere de istek halinde yemek servisi yapılır. Ayrıca sosyal bina restoran olarak da hizmet verir. Fabrikaların evlere sunduğu hizmetler içinde elektrik, yakacak ve suyun ücretsiz olarak verilmesi de vardır.

Bu planlama çalışmalarını da tamamlayacak şekilde Irmak-Karabük-Zonguldak Demiryolu hattının Karabük ayağı, endüstri mirası ve onun etrafındaki alt donatılar için en hayati damarlardan biri olmuştur. Karabük'te üretilen demir-çelik ürünlerinin İç Anadolu'ya ve denizyoluyla dışarıya taşınabilmesi ve bu üretim için gerekli olan hammaddelerin getirilebilmesi için demiryolu, Karabük planlamasında önemli bir tamamlayıcı rol almıştır.





Fotoğraf 75. 1966 Karabük İmar Planı Haddehanelerin jent içindeki durumu ayrıca gösterilmiştir.

### Haddehaneler

Haddehaneler, Karabük Demir-Çelik Fabrikası'nın alt sanayisi olarak, bölge endüstri kültüründe önemli bir yere sahiptir. Zaman içerisinde teknolojik gelişmelere paralel olarak onlarca haddehane açılıp kapanmış, kent ekonomisine ciddi bir girdi olmuştur. Karabük ilinde ticaret ve sanayi odası kayıtlarına göre inşaat demiri üreten 2008 yılı itibariyle 52 adet haddehane bulunmaktaydı. Ancak döviz kurlarındaki yükselişler sebebiyle hammadde sıkıntısı yaşayan haddehaneler günümüzde işlevsiz hale gelmiştir. 2018 yılında ise kent merkezinden OSB alanına taşınmaları için fiziki çalışmalar başlamıştır.

Karabük Üniversitesi Mimarlık Bölümü, haddehanelerin atıl kalan yapılarının da endüstri mirası olarak tescillenebilmesi için rölöve ve tescilleme çalışmalarına devam etmektedir.

### 5000 Evler

Yenişehir Mahallesi'nin haricinde Karabük'te artan konut ihtiyacını karşılamak ve gecekondulaşmanın önüne geçebilmek amacıyla 1969 yılında 5000 Evler İşçi Yapı Kooperatifi Sitesi oluşturulmuş ve kooperatif inşaatları 1980 yılı başlarında tamamlanmıştır. Proje kapsamında 5000 Evler'de yaklaşık 5850 konut inşa edilmiştir.

5000 Evler yerleşim alanının en önemli özelliği Karabük ve Safranbolu arasında yer alması ve bu iki kentsel alanı birbirine bağlamasıdır.

Kooperatif Sitesinin yapımı ile gecekondulaşma bu alanlarda belli ölçüde önlenmiştir. Bugün 5000 evler bölgesinde ağırlıklı olarak Kardemir emeklilerinin oturduğu görülmektedir.

Fotoğraf 76. 5000 Evler



## Bartın

Batı Karadeniz Bölgesinin sanayi geçmişi endüstri mirası turizmi potansiyelini ortaya koymaktadır. Bölgenin kömür havzası üzerinde yer alması hem kömürün hem de kömüre bağlı demir-çelik sanayisinin önem kazanmasını sağlamıştır.

Zonguldak Kömür Havzası bu anlamda bölgede en yüksek potansiyele sahip alan olarak görülmektedir. Karabük ili demir-çelik sanayisinde ön plandadır. Bartın ise bölgenin sanayi sektöründe istihdam edilen nüfusunun sayfiye alanı olarak öne çıkmıştır. Üç ilde de bu doğrultuda sanayi odaklı kentsel gelişim oluşmuştur.

Bartın'ın denizle kurduğu ilişki burada ağırlıklı olarak ahşap tekne yapımı üzerine bir endüstrinin gelişmesine neden olmuştur. Özellikle kıyı kesimindeki yerleşimlerin mekânsal yapılanması bu sektöre bağlı olarak şekillenmiştir.

İkinci olarak da kömür havzasındaki konumu ve Amasra karboniferinin varlığı bu alanda kömür endüstrisinin varlığını doğurmuştur. Kömür endüstrisinin tüm Zonguldak Havzası ve Batı Karadeniz Bölgesi üzerinde yarattığı sosyal, ekonomik ve mekânsal etkileri burada da görmek mümkündür.

Tablo 8. Bartın Endüstri Mirası Envanteri Listesi

Envanter No.	Yapının Adı	Miras Derecesi	İli	İlçesi	Yeri	
					x	y
0134	TTK Amasra İşletmesi	Alan	Bartın	Amasra	32.3822866	41.7410172
0135	TTK Amasra İdari Yapı	Yapı	Bartın	Amasra	32.382469	41.7406009
0136	TTK Amasra Sineması	Yapı	Bartın	Amasra	32.3818842	41.740833
0137	TTK Amasra İhraç Vinci	Yapı	Bartın	Amasra	32.3773015	41.7381705
0138	TTK Amasra Tertip Binası	Yapı	Bartın	Amasra	32.3779238	41.7391752
0139	TTK Amasra Pervane Binası	Yapı	Bartın	Amasra	32.3777549	41.737941
0140	TTK Amasra Kompresör Binası	Yapı	Bartın	Amasra	32.3746484	41.7348573
0141	TTK Amasra Kömür Siloları	Yapı	Bartın	Amasra	32.377933	41.7385425
0142	TTK Amasra Lavuarı	Yapı	Bartın	Amasra	32.3783085	41.7380461
0143	TTK Amasra Depo	Yapı	Bartın	Amasra	32.378162	41.7371437
0144	TTK Amasra Makina Atölyesi	Yapı	Bartın	Amasra	32.377875	41.7367162
0145	TTK Amasra Torna Atölyesi	Yapı	Bartın	Amasra	32.37769	41.7367803
0146	TTK Amasra Bakım Atölyesi	Yapı	Bartın	Amasra	32.3786582	41.7373767
0147	Kurucaşile Limanı	Alan	Bartın	Kurucaşile	32.7208881	41.8456391
0148	Hisarköy Limanı	Alan	Bartın	Kurucaşile	32.6735417	41.8301886
0149	Kardemir Amasra Deniz Kampı	Yapı	Bartın	Amasra	32.3887621	41.7474622
0163	Amasra Deniz Kampı	Yapı	Bartın	Amasra	41,45248	31,785





Şekil 10. Bartın Endüstri Mirası Haritası

Tarih & Kullanım					
Yapım Yılı	Mülkiyet	Yönetici	Orijinal İşlevi	Tescil Durumu	Mevcut İşlevi
Bilinmiyor	TTK	TTK	Teknik Yapı	Yok	Teknik Yapı
Bilinmiyor	TTK	TTK	Teknik Yapı	Yok	Teknik Yapı
Bilinmiyor	TTK	TTK	Sosyal Tesis	Yok	Yok
Bilinmiyor	TTK	TTK	Teknik Yapı	Yok	Teknik Yapı
Bilinmiyor	TTK	TTK	Teknik Yapı	Yok	Teknik Yapı
Bilinmiyor	TTK	TTK	Teknik Yapı	Yok	Teknik Yapı
Bilinmiyor	TTK	TTK	Teknik Yapı	Yok	Teknik Yapı
Bilinmiyor	TTK	TTK	Teknik Yapı	Yok	Teknik Yapı
Bilinmiyor	TTK	TTK	Teknik Yapı	Yok	Teknik Yapı
Bilinmiyor	TTK	TTK	Teknik Yapı	Yok	Teknik Yapı
Bilinmiyor	TTK	TTK	Teknik Yapı	Yok	Teknik Yapı
Bilinmiyor	TTK	TTK	Teknik Yapı	Yok	Teknik Yapı
Bilinmiyor	TTK	TTK	Teknik Yapı	Yok	Teknik Yapı
Bilinmiyor	Kamu	Kamu	Liman	Yok	Liman
Bilinmiyor	Kamu	Kamu	Liman	Yok	Liman
Bilinmiyor	Kardemir	Kardemir	Sosyal Tesis	Yok	Sosyal Tesis
Bilinmiyor	Kardemir	Kardemir	Sosyal Tesis	Yok	Sosyal Tesis

### **Amasra Taşkömürü İşletme Müessesesi**

Amasra karboniferindeki kömür endüstrisine ait ilk üretim çalışmaları 1848 yılında başlamıştır. Bu çalışmalar özel kişilerce 1940 yılına kadar aralıklarla devam etmiştir. Bartın'ın Amasra ilçesindeki bu alanın 1953 yılında EKİ Müessesesine devri gerçekleşmiş ve devlet sermayesi ile kurulan ilk kömür ocağı Tarlaağzı Köyü'nde faaliyete açılmıştır (Türkiye Taşkömürü Kurumu, 2020).

Fotoğraf 77. TTK Amasra İşletmesi



Üretim çalışmalarının günümüzde halen devam ettiği Demirci Deresi'ndeki ocaklarda ilk galerinin sürülmesi 1965 yılında olmuştur. Bu üretim alanı Ocak 1968 tarihine kadar "Kozlu Bölgesi Hazırlık Ocağı" olarak faaliyetlerini sürdürmüştür. 1968 - 1973 yılları arasında da "Müstakil Başmühendislik" adı ile hizmet vermeye devam etmiştir. İşletme; 18 Şubat 1973 tarihinde Ereğli Kömür İşletmesi'ne (EKİ) bağlı "Amasra Bölge Müdürlüğü" ve 1 Temmuz 1979 tarihinde ise TKİ Kurumuna bağlı "Batı Karadeniz Kömür İşletmesi" (BKİ) haline dönüştürülmüştür. Yeniden EKİ'ye bağlı Bölge Müdürlüğü olması 7 Nisan 1981 tarihinde gerçekleşmiştir. 1984 yılının başından itibaren Türkiye Taşkömürü Kurumuna bağlanarak "ATİ Müessesesi" tüzel kimliğine kavuşmuştur (Türkiye Taşkömürü Kurumu, 2020).

Tarihi 5 Nisan 1994 olan karar ile Müessesenin 1994 yılı bitmeden özelleştirilmesi veya kapatılması kararlaştırılmıştır. Ancak bu karar uygulanmadan, Müessese statüsü İşletme Müdürlüğü'ne dönüştürülmüş ve Eylül 1994 tarihinden bu yana "Amasra İşletme Müdürlüğü" adı ile TTK Üzülmüş Müessesesine bağlanmıştır. Üç yıldan fazla süren bir işletme döneminin ardından TTK Yönetim Kurulunun 24 Eylül 1997 tarih ve 16/192 sayılı kararı ile 1 Ocak 1998 tarihinden itibaren "Amasra Taşkömürü İşletme

Müessesesi “ olarak yeniden tüzel kişilik statüsüne kavuşulmuştur (Türkiye Taşkömürü Kurumu, 2020).

Batı Karadeniz Endüstri Mirası Envanteri çalışmaları kapsamında yapılan saha ziyaretlerinde TTK Amasra İşletmesinin mevcut durumu ayrıntılı olarak incelenmiş ve burada çalışanlar ile görüşülmüştür.

İşletme kompleksinin yerleşimine bakıldığında Zonguldak Kömür Havzasında yer alan diğer müesseselerden farklı olarak kömür çıkarma, yıkama, yığma alanları ve işçilerin sosyal alanları kompakt bir mekânsal kurguya sahiptir. Amasra İşletmesi’nde yer alan birçok atölye yapısının, mimarlık değeri olarak yüksek nitelikte olduğu görülmektedir. Bütün atölye alanları, içerilerindeki mekanik ekipmanlarla birlikte korunması gereken endüstriyel miras alanlarıdır. İşletmenin içerisinde bakımsız ancak halen kullanılmakta olan bir adet sinema salonu da bulunmaktadır. Sinema salonuna ait olan projeksiyon makinesi, boyutları yüzünden yapıdan da çıkarılamadığı için bu şekilde muhafaza edilmiştir. Sinema yapısının da içerisindeki ekipman ile birlikte endüstriyel miras değeri yüksektir.

### ***Ahşap Tekne Yapımcılığı ve Kurucaşile***

Sanayi devrimi her konuda olduğu gibi tekne yapımcılığı alanında da köklü değişimler deneyimlenmesini sağlamış, tekne yapım teknolojisi ve malzemelerinde de büyük gelişmeleri beraberinde getirmiştir. Bu bağlamda bakıldığında 19. yüzyıldan bu yana ahşap tekne ve gemilerin yerini hızla demir ve çelik malzemeden üretilmiş taşıtlar almaya başlamıştır. Bununla birlikte ahşap malzeme ile üretilmiş tekne ve gemi yapımı, günümüzde halen devam etmektedir.

*Fotoğraf 78. Kurucaşile, Çambu*



Bartın ve çevresi, Türkiye'nin kıyı bölgelerinde ahşap tekne yapımının geleneksel teknik, yöntem ve malzemelerle devam ettirildiği son merkezlerdendir.

Bartın'da gemi inşasının ne zaman başladığı kesin olarak bilinmemekle birlikte Osmanlı donanmasının Karadeniz bölgesinde yer alan ve gemi yapımına yönelik önemli merkezlerden birisi olan ilin bu özelliğini 19. yüzyıla kadar korumayı başardığı görülmektedir. Diğer bir taraftan denizcilik için çok elverişli koşullara sahip olması ile bölgede gemi yapımı zanaatının temellerinin oldukça eskiye dayandığını söylemek mümkün olmaktadır.

Mahmut Davulcu'nun Dokuz Eylül Üniversitesi Denizcilik Fakültesi Dergisi'nde yayımlanan "Bartın Yöresinde Ahşap Tekne Yapımcılığı" başlıklı yazısında ahşap gemi yapımının Bartın'daki tarihsel gelişimini şöyle özetlemiştir:

*"Tekne ustaları Fatih Sultan Mehmet için yörede gemi inşa edildiğini ifade etmekle birlikte gemi yapımcılığına dair en erken tarihli kayıt XVI. yüzyılın ikinci yarısına aittir. 1571 yılında Osmanlı donanmasının İnebahtı savaşında yok edilmesi üzerine İmparatorluk hızla yeni bir donanma inşasına başlamış ve bu doğrultuda diğer gemi yapım merkezleri ile birlikte Bartın'da da donanma için gemi inşası gerçekleştirilmiştir (Beydiz, 2008: 31; Çakır, 2009:520). Bölgede gemi inşaatı yapıldığına dair bilgi Evliya Çelebi'nin Seyahatnamesi'nde de yer almaktadır. XVII. yüzyılın ikinci yarısında yaptığı Karadeniz gezisi dolayısıyla Bartın'a gelen Evliya Çelebi, yörede kalyon tarzında gemiler inşa edildiğini ve ticaret gemileri ile başkente kereste gönderildiğini anlatır (Evliya Çelebi, 1998). Osmanlıların kürekli kadirgalardan yelkenle hareket eden kalyonlara geçiş dönemine ait bir fermanda (3 Şaban 1060/22 Temmuz 1650 tarihli) Bartın, Samsun, Sinop ve Varna'da kalyon ve burtun sınıfına mensup 30 kadar gemi inşa edilmesi emri bulunmaktadır (Aydın, 2007: 13). Uluslu İbrahim Efendi H.1163 M.1738 tarihli Atlas isimli eserinde Bartın'da gemiler inşa edildiğini ve ayrıca makaracı ve bükücü gibi sanayi erbabının bulunduğunu belirtmektedir (Çilsüleymanoğlu, 1996:28,64,1513). XVIII. yüzyıla ait bazı yazışmalara göre İstanbul'da yer alan Tersane-i Amire'de ihtiyaç halinde pek çok bölgeden olduğu gibi Bartın'dan da marangoz ve burgucu gibi gemi yapımı ile uğraşan ustalar getirilmekteydi (Aydın, 2007: 75). XIX. yüzyılın ilk yarısında Sultan II. Mahmut döneminde donanmada ve tersanede gerçekleştirilen ıslahat çalışmaları kapsamında birçok yerin yanı sıra Amasra'da da yeni tezgâhlar kurulduğu anlaşılmaktadır (İhsanoğlu, 1994:619). 1869 tarihli Kastamonu Vilayet Salnamesine göre gemi yapımcılığı özellikle Rum-Ortodoks halkın geleneksel uğraşısıdır (Elmacı, 2007: 96)."*

Davulcu yazısında Bartın'daki ahşap gemi yapımında tarih boyunca ön plana çıkan bölgeleri şu şekilde derlemiştir:

*"17. yüzyıldan itibaren ahşap gemi ve teknelerin inşa edildiğini bildiğimiz Bartın tersanesi Gazhane Burnu ile Orduyeri Köprüsü arasında kalan bölge*



ile Irmak Kenarında (Tersane Caddesi) bulunmaktaydı. Burada inşa edilen gemi ve tekneler gerek Akdeniz’de ve gerekse Karadeniz’de kullanılmaktaydı. 1914 yılına kadar Bartın yöresinde yalnızca yelkenli gemiler inşa edilirken 1914 yılından itibaren motorlu tekneler de yapılmaya başlanır. İlk motorlu tekneyi 1914 yılında Bankoğlu Kardeşler mimar Hasan Mudanyalı’ya inşa ettirir. İstanbul-Bartın arasında sefer yapan bu gemi 20 tonluk bir deniz taşıtıdır (Elmacı, 2007: 97). Gemi inşa sanayii 1920’li ve 30’lu yıllarda belki de altın yıllarını yaşar. Yerli gemicilik sektörüne hizmetlerinden dolayı 1947 yılında bir mayın gemisine “Bartın” adı verilir. 1950’li yıllardan itibaren gemi yapımıcılığı modern teknik ve malzemelerin yaygınlaşmaya başlaması ile gerilemeye başlar. Ahşap tekne üretimi 1970’li yıllara kadar azalan oranlarda da olsa devam eder (Çilsüleymanoğlu, 1996:1512-1514). Günümüzde Bartın’da ahşap tekne yapımı Kurucaşile İlçe Merkezi ile Kurucaşile’ye bağlı Ovatekkeönü ve Kapısuyu Köylerinde yer alan irili ufaklı çeşitli işletmelerde devam ettirilmektedir.”

Fotoğraf 79. Bartın’da bir gemi yapım atölyesi



Günümüzdeki gemicilik faaliyetleri, Gemi İnşa Meslek Lisesi ve Bartın Meslek Yüksek Okullarının kurulması ile desteklenmektedir. Bu sayede geleneksel gemiciliğin birikmiş bilgisinin yeni nesillere aktarılması sağlanmaktadır. Gemi inşa faaliyetleri için bölgedeki kooperatiflere arazi tahsisi ve altyapı desteği de sağlanmaktadır. Bu gelişmeler sayesinde bölgede projeli yat yapımıcılığı da başlamış, gelişimini çağın gereksinimlerine uygun bir endüstri geleneği oluşması ve geleneksel tekniklerin güncelleştirilmesi sağlanmıştır. Bu sürecin ürünleri olarak da ülke dışına da satışı yapılan başarılı tekneler yapılmaktadır.



### 3.4.4. Envanter Fişî

Çalışma kapsamında, bir endüstri mirası envanteri oluşturulmaya da çalışılmıştır. Batı Karadeniz Bölgesi'ndeki endüstri mirasının eksiksiz belgelenmesi, bölgenin endüstri tarihinin gelecek kuşaklara aktarılması için atılması gereken en önemli adımlardan biridir. Böyle bir kapsamlı belgeleme kampanyasının, bu çalışma dahilinde eksiksiz bir şekilde yapılması zor olsa da bu çalışma kapsamında üretilen envanter veritabanının ileride geliştirilerek, yerel araştırmacıların hem kullanımına hem de geliştirmesine açık olacak bir şekilde tasarlanmasına özen gösterilmiştir.

Envanter için, endüstri mirası öğeleri için daha önceleri oluşturulmuş anıt fişleri analiz edilerek, kapsamlı bir veritabanı oluşturulmuştur. Koruma için üretilen anıt fişlerinin, endüstri mirası öğelerini tam anlamıyla kapsayamayacağı, endüstriye ilişkin üretim süreçleri, üretim alet edevatlarının fişte yer almıyor oluşunun bir sorun teşkil etmesi, daha önceki akademik çalışmalarda ortaya çıkmış, birçok kez yeni fişler önerilmiştir. Bu çalışma kapsamında, Zonguldak'ta bir envanter çalışması yapmış olan Ayşem Kılınç'ın ve endüstri mirası öğelerinin değerlendirilebilmesi konusunda uzun yıllar çalışmış Gül Köksal ve Zeynep Ahunbay'ın önerileri dikkate alınarak, birleşik ve kapsayıcı bir model kullanılmaya çalışılmıştır. Envanter oluşturulurken, yer, konum bilgisi, yapım yılı, biliniyorsa mimarı, sahibi ve işletmecisi gibi künye bilgilerine yer verilirken; bir yandan da anıtın ya da yapının, mimari ve yapım teknik özellikleri hakkında da bilgi verilmeye çalışılmıştır. Bu yapının somut özellikleri dışında, yapılar "Riegl" in değerler kuramına göre incelenmiş, yapıyı endüstri mirası konusunda değerli hale getiren soyut özellikleri de incelenmeye çalışılmıştır. Bunun için, bu soyut değerler "yapının kendi değerleri", "yapıya yüklenen değerler" ve "ekonomik değerler" olmak üzere üç ana başlık altında toplanarak, yapıların gelişme, göreceli sanat, estetik ve yeniden kullanım değerleri açısından da incelenmesi sağlanmıştır.

Bu çalışmadan ortaya çıkan yapılar, bir tabloda yukarıda bahsedilen künye bilgileri ve soyut değerleri kapsayacak şekilde bir tabloda toplanmıştır. Yapıların her birine bu tabloya göre bir ID numarası verilmiş, yapılar ile ilgili görsel, çizim, video gibi materyallerin adları bu ID numaraları olduğu bir klasör sisteminde toplanması ve sistematik bir şekilde takip edilmesi sağlanmıştır. Bu tablo, çalışma sonunda, bir veritabanı olarak çevrimiçi ortama sunulabilecek, araştırmacıların yararlanması ve yeni envanter öğeleri önererek geliştirmesi sağlanabilecektir. Bu çalışma ile endüstri mirası kavramının en güncel tanımlamasını yaparak dünyada ve Türkiye'deki gelişimi ile başarılı örneklerini incelemek, ardından endüstri mirası konusunda Türkiye'nin en zengin bölgelerden biri olan Batı Karadeniz'in endüstriyel miras öğeleri ile bu öğelerin bölge yaşamına kattığı kültürel, sosyal ve çevresel etki ve değerleri bütünsel bir şekilde ve ilerleyen yıllarda yapılacak çalışmalara da altlık oluşturacak şekilde sistematik olarak kamuoyunun hizmetine sunmak hedeflenmiştir.

# Zonguldak Merkez Lavuarı

Tarih  
26.04.2021

0001,Merkez,Zonguldak

<b>Yapım Yılı</b>	1956	<b>Orijinal İşlevi</b>	Kömür Yıkama Tesisi	<b>Üretim Alanı</b>	Kömür
<b>Sahibi</b>	TTK	<b>Mevcut İşlevi</b>	Yıkıldı	<b>Ulaşım Sistemi</b>	Demiryolu, Denizyolu
<b>Kullanıcısı</b>	TTK	<b>Mimar</b>		<b>Sektörü</b>	Kömür
<b>Yaptıran</b>	Ereğli Kömür İşletmesi	<b>Taşıyıcı Sistem</b>	Karma	<b>Kapasitesi</b>	750 t/s
<b>İçerisindeki mekanik donatılar</b>					



## Değerlendirme

İç Değerler					
<b>Yaşı</b>	Var	<b>Tarihsellik</b>	Var	<b>Teknik/Estetik</b>	Var
<b>Orijinallik</b>	Yok	<b>Tasarım</b>	Yok	<b>İnşaat Yönetimi</b>	Yok
<b>Malzeme</b>	Yok	<b>Belge</b>	Yok	<b>Mekanik Donatılar</b>	Yok

Dış Değerler					
<b>Sosyokültürel</b>	Var	<b>Estetik</b>	Yok	<b>Sembolik</b>	Var
<b>Politik</b>	Yok	<b>Eğitim</b>	Yok	<b>Hatıra</b>	Var
<b>Kimlik</b>	Yok			<b>Enderlik</b>	Yok

Ekonomik Değerler					
<b>İşlev</b>	Yok	<b>Pazar</b>	Yok	<b>Yeniden Kullanım</b>	Yok

### 3.4.5. Endüstri Mirasına Yönelik Kaynaklar

Batı Karadeniz Endüstri Mirası Envanteri çalışması kapsamında “endüstri mirası” ve “endüstri mirasının korunması” kavramlarına yönelik çok sayıda araştırma, tez, kitap ve makale incelenmiş, süreç boyunca gerçekleştirilen derinlemesine görüşmelerde konunun uzmanları ve akademisyenler ile hem bu kavramlar hem de envanter oluşturma yöntemleri üzerine ayrıntılı bilgi alışverişi sağlanmıştır.

Endüstri mirası ve korunmasına yönelik bilgilerin incelenmesinin yanı sıra hem Batı Karadeniz Bölgesinin ve hem de bölge illerinin endüstri tarihi araştırılmıştır. Bölgeye sanayi sektörünün geldiği ilk yıllardan bugüne endüstri yapılarının geçirdiği süreçler ve endüstrinin kentsel gelişmeyi ve buradaki sosyoekonomik hayatı nasıl etkilediği incelenmiştir.

Bölgedeki endüstri mirası envanterine yönelik kayıtların ve yazılı kaynakların kısıtlı olması çalışmanın derinlemesine görüşmelerden edinilen bilgiler ışığında zenginleştirilmesini gerektirmiştir.

Çalışma süresince incelenen ve Zonguldak Kömür Havzasından özel olarak bahseden kaynaklara ait bilgiler tabloda verilmiştir:

Tablo 9. Endüstri Mirasına Yönelik Kaynaklar Listesi

ID	Yılı	Yazar	Başlık
1	1994	Gedik, Hakan	T.t.k. Zonguldak Havzası Yeraltı Maden Kazaları Ve Nedenleri
2	1994	İhsanoğlu, E.	Osmanlı Devleti Ve Medeniyeti Tarihi
3	1995	Eyriboyun, Dilek	Zonguldak Kömür Havzası`Nda Ücretli İş Mükellefiyeti
4	1996	Çilsüleymanoğlu, S.	Bartın Halk Kültürü
5	1998	Evliya Çelebi	Evliya Çelebi Seyahatnamesi, 2. Kitap
6	1999	Karadoğan, Sibel	Osmanlı`Dan Türkiye Cumhuriyeti`Ne Ereğli-Zonguldak Kömür İşletmeleri (1848-1957)
7	2001	Aytekin, Erden Atilla	Workers Of The Ereğli-Zonguldak Coal Basin, 1848-1922
8	2001	Soğancı, Neslihan Müge	Architecture As Palimpsest: Re-Functioning Of Industrial Buildings Within The Scape Of Industrial Archaeology
9	2003	İmamoglu, Bilge	Workers`Housing Projects By Seyfi Arkan: In The Zonguldak Coalfield: A Case Of Modernization In Early Republican Turkey
10	2004	Engin, Fevzi	Zonguldak`ta Sanayileşme Ve Sosyal Değişim (1923-2000)
11	2005	Köksal, Gül	İstanbul`daki Endüstri Mirası İçin Koruma Ve Yeniden Kullanım Önerileri
12	2005	Gürboğa, Nurşen	Mine Workers, The State And War: The Ereğli-Zonguldak Coal Basin As The Site Of Contest, 1920-1947
13	2005	Köksal, Gül	Endüstri Mirasının Çok Boyutlu Anlamı Üzerinden İstanbul`un Endüstri Mirası Geleceği

ID	Yılı	Yazar	Başlık
14	2006	Öktem, Sezen	Karabük Demir Çelik Fabrikaları Ve Yerleşkesi
15	2007	Laroche, Florent; Bernard, Alain; Cotte, Michel	Knowledge Management For Industrial Heritage
16	2007	Genç, Hamdi	Ereğli Kömür Madenleri (1840-1920)
17	2007	Aydın, Y. A.	Osmanlı Denizciliği (1700-1770)
18	2007	Elmacı, E.	Bir Liman Kenti Bartın (1830-1923)
19	2008	Yirsutimur, Dilşad	Zonguldak Basın Tarihi (1923-2007)
20	2008	Beydiz, M. G.	Xvi. Yüzyıldan Xix. Yüzyıla Osmanlı Gemi Tasvirleri
21	2009	Landorf, Chris	A Framework For Sustainable Heritage Management: A Study Of Uk Industrial Heritage Sites
22	2009	Kılıç, Ayşem	Zonguldak'taki Endüstri Mirasının Değerlendirilmesi
23	2009	Kara, Murat	Ereğli Kömür Havzası Ve Cumhuriyet Dönemi Şekillenışı
24	2009	Özdemir, Nebi	Kültür Ekonomisi Ve Endüstrileri İle Kültürel Miras Yönetimi İlişkisi
25	2010	Özdoğru, Ayça Aslıhan	Adana'da Dokuma Sanayi Yapılarının Endüstri Mirası Kapsamında İncelenmesi
26	2010	Oğuz, Dicle; Saygı, Halis; Akpınar, Nevin	Kentiçi Endüstri Alanlarının Dönüşümüne Bir Model: İzmit/Sekapark
27	2010	Alp, Mine	Milli Mücadele'de Zonguldak Ve Iı. Ve Iıı. Tbm'm'de Zonguldak Milletvekillerinin Hayatları Ve Faaliyetleri
28	2011	Akbulut, Elif	Zonguldak Kömür Havzası'ndaki Seyfi Arkan Yapılarının Koruma Sorunları
29	2011	Tekeli, İlhan	Şehirlerimizde Sanayinin Konumu
30	2011	Saner, Mehmet	Transforming The Industrial Landscape: Large Scale Artworks İn Iba Emscher Park
31	2012	Ersine, Cemile Sanem	Doku Nakli Ve Yeni Kimlik Oluşturma Bağlamında Endüstri Mirasının Değerlendirilmesi
32	2012	Saner, Mehmet	Endüstri Mirası: Kavramlar, Kurumlar Ve Türkiye'deki Yaklaşımlar
33	2012	Lagerqvist, Bosse	The Production Of Industrial Heritage And The Heritage İn Industrial Production - Working Order As Model For Heritage Practices
34	2013	Kürelı, Ece	Ankara Endüstri Mirasının (1925-1963) Belgelendirilmesi, Haritalandırılması Ve Ön Değerlendirilmesi
35	2013	Işık, Selin	Zonguldak Havzasının Jeolojik Miras Ögeleri
36	2013	Davulcu, Mahmut	Bartın Yöresinde Ahşap Tekne Yapımcılığı
37	2014	Yüksel, Özge	Üretimi Azaltılmış Maden Kentlerinin Gelişim Süreci Ve Geleceği: Zonguldak Örneği
38	2014	Karabalık, Kamuran	Zonguldak'ta Yükseköğretim (1924-1992)
39	2014	Akçadoğan, Melek	Cumhuriyet Dönemi İşçi Yerleşkeleri Ve Lojman Alanlarının Kente Olan Etkileri: Zonguldak Örneği
40	2014	Güven, Tamer	Zonguldak Kozlu'da Kömür Madenciliği: İşletmecilik Ve Çalışma Hayatı (1848-1921)



ID	Yılı	Yazar	Başlık
41	2014	Kitay, Peter	Industrial Heritage Conservation As Resistance: Environmental History And Post-Industrial Landscapes
42	2015	Tan, Çağlar	20. Yüzyılın İlk Yarısında Zonguldak: Gündelik Yaşam Ve Siyaset
43	2016	Aslıskender, Burak; Baturayoğlu Yöney, Nilüfer	The Revolarization Of Industrial Heritage: Agu Sümer Campus In Kayseri, Turkey
44	2016	Aldıbaş, Özcan	Zonguldak Halkevi Ve Faaliyetleri (1932 - 1951)
45	2016	Sözer Lewis, Pınar	Endüstri Rotası Koruma Alanları Planlama Tasarım Ve Yönetimi Almanya-Ruhr Havzası Dünya Kültür Mirası Zeche Zollverein Örneği
46	2016	Palmer, Marilyn; Orange, Hillary	The Archaeology Of Industry; People And Places
47	2017	Tekin, Duygu	Toplumsal Bellek Ve Mekân: Zonguldak Halkevi Binası
48	2017	Tekeli, İlhan	Zonguldak Bölge Planları Ve Filyos Vadisinin Gelişim Tarihi Üzerine
49	2018	Daşkiran, Tuğba	Atatürk Dönemi Zonguldak (1923-1938)
50	2018	Çörek, İrem	Estetik Paradigma Ve Endüstri Mirası Binaların Saf/Şiirsel/Kunt Varlıkları: Zonguldak Lavuar Alanı Örneği
51	2018	Masatlıoğlu, Sanem Ersine	Endüstri Mirası Yapılarının Değerlendirilmesinde Yaklaşımlar Ve Türkiye'de Üniversite Kampüsleri
52	2018	Berger, Stefan; Golombek, Jana; Wicke, Christian	Industrial Heritage In The Ruhr Cities
53	2018	Muskara, Uftade	Industrial Heritage And Seka Paper Mill
54	2018	Wicke, Christian	Industrial Heritage And Regional Identities
55	2019	Can, Nilay Nida	Zonguldak Merkez Lavvar Alanının Değer Bazlı Haritalanması Üzerinden Modern Endüstri Mirasının İncelenmesi
56	2019	Avcı, Selen	Neoliberalizm Ve Kültür Endüstrisi Ekseninde Dönüşen Bir Endüstri Mirası: Bomonti Bira Fabrikası
57	2019	Yıldız, Merve Saliha	Karadeniz Ereğli'de Bir Endüstri Mirası: Lokomotif Bakım Atölyesinin Yeniden İşlevlendirilmesine Yönelik Bir Öneri
58	2019	Gemicioğlu, Alican	Bölgesel Kalkınmada Sosyal Sermayenin Rolü: Zonguldak İli Örneği
59	2019	Aktaş, Cihangir	Bölgesel Kalkınmada Organize Sanayi Bölgelerinin Rolü: Zonguldak İline Yönelik Bir Analiz
60	2019	Bakioğlu, Akın	Zonguldak Kömür Havzası'nda İşçi Sınıfı Oluşumu
61	2019	Gülay, Ali	Endüstriyel Mirasın Korunması Ve Turizm Açısından Değerlendirilmesi: Zonguldak İli Örneği
62	2019	Yılmaz, Evrim	Bir Madenci Kentinde Simbiyotik İlişkiler: Zonguldak'ta Değişen Maden İşçiliği, Sermaye Ve Politik Kültür
63	2019	Temel, Faruk	Cumhuriyet İdeolojisinin İnşasında Basının Rolü "Zonguldak Gazetesi (1923-1954)

ID	Yılı	Yazar	Başlık
64	2019	Corá, Jacqueline Maria; Bittencourt César, Pedro Alcântara; Merlotti Herédia, Vania Beatriz	Industrial Heritage As A Tourism Possibility
65	2019	Güler, Mehmet Atilla	Zonguldak Havzasında İşçi Hareketleri Ve 1990-1991 Büyük Madenci Grevi
66	2019	Tekeli, İlhan	Cumhuriyet Dönemi Boyunca Kırsalın Geçirdiği Dönüşüm Ve Kırdan Kopuş
67	2019	Yıldız, Merve Saliha	Karadeniz Ereğli’de Bir Endüstri Mirası: Lokomotif Bakım Atölyesinin Yeniden İşlevlendirilmesine Yönelik Bir Öneri
68	2020	Bulut, Büşra	Yeniden İşlevlendirilen Endüstri Mirasının Değerlendirilmesi İçin Bir Model Önerisi
69	2020	Kaplan, Volkan	Tarihi Endüstri Mirası Yapıların Yeniden İşlevlendirilmesi; Abdullah Gül Üniversitesi (Kayseri Bez Fabrikası)
70	-	Keskin, Cansın Caner	Evaluating The Industrial Heritage
71	-	Yıldız, Rabia	Zonguldak Milletvekilleri Ve Tbbm’deki Faaliyetleri (1939-1950)

### 3.4.6. Mevcut ve Planlanan Projeler

#### Zonguldak Maden Müzesi ve Eğitim Ocağı

Zonguldak Maden Müzesi (ZMM), Zonguldak Taşkömürü Havzası'nda ve ülkenin endüstri öncüsü Zonguldak ili kent merkezinde yer almaktadır. Müzenin kuruluş amacı ilin Osmanlı'dan günümüze kadar üstlendiği sanayi şehri olma özelliğinin kaynaklarını, oluşturduğu teknik ve kültürel birikimi gelecek kuşaklara aktarmaktır.

Fotoğraf 80. Zonguldak Maden Müzesi



Kültür ve Turizm Bakanlığı ile Türkiye Taşkömürü Kurumu (TTK) Genel Müdürlüğü arasında yapılan protokol gereği, müzenin işletmeciliği Kültür ve Turizm Bakanlığı tarafından yürütülmekte, TTK'nin eğitim faaliyetleri, müze içinde ve eğitim ocağında sürdürülmektedir.

Müzenin hemen yanında yer alan 1937 yılında üretimi durdurulan Baştarla kömür ocağı, 1965 yılından itibaren madencilerin eğitildiği ocak olarak kullanılmaktadır. 1997 yılında dönemin şartlarını yakalamak adına güncelleme çalışmaları yapılmış, müzenin hemen yanına kurulması ile birlikte bir deneyim mekanı olarak da kullanılmaya devam etmektedir..

Zonguldak Merkez Çınartepe Mahallesi, Bülent Ecevit Caddesi, 33 pafta, 129 ada ve 55 parselde bulunan ve Maliye Bakanlığı Milli Emlak Genel Müdürlüğü'nün 29.08.2006 tarih ve 38314 sayılı yazılılarıyla Kültür ve Turizm Bakanlığı, Kültür Varlıkları ve Müzeler Genel Müdürlüğü adına tahsis edilen 6.932,79 m<sup>2</sup>'lik alan üzerinde inşa edilen Zonguldak Maden Müzesi, 9 Aralık 2016 tarihinde resmi açılışı yapılarak ziyarete açılmıştır.

ZMM'nin kurulduğu alan, ilk olarak 1880'li yıllarda üretime açılan özel maden ocaklarından biridir. Ocak, 1940'ta devletleştirilmiş, 2. Dünya Savaşı sırasında hava saldırı sığınağı olarak kullanılmıştır. 1964 yılında Ereğli Kömür İşletmeleri'ne ait eğitim merkezi haline gelmiştir. Günümüzde de eğitim ocağı olarak kullanılmaktadır. Müzeye gelen yerli ve yabancı turistler bu ocağı gezerken madencilik hayatını deneyimleyebilmektedir.



Fotoğraf 81. Zonguldak Maden Müzesi Eğitim Ocağı

Türkiye'nin ilk ve tek maden müzesi olma özelliğini taşıyan ve Zonguldak merkezde bulunan müze binası; fuaye, teşhir salonları, toplantı salonu, depolar ve idari birim odalarından oluşmaktadır.

Fuaye alanında kömür-şehir ilişkisi ele alınmıştır. Tanıtım odasında 10 dakikalık Zonguldak tanıtımından sonra sergi salonuna alınan ziyaretçilere, Zonguldak'ta kömürcülük hakkında tarihi ve teknik bilgiler verilmektedir. İkinci kat vitrinlerinde iş güvenliği, topoğrafya, sağlık, sosyal bakım ile ilgili malzemeler ve eğitim kitapları sergilenmektedir. Üçüncü kat kömürün kok türevleri, fosiller ve kömürün oluşumu anlatılmaktadır. Müzenin ve eğitim ocağının bulunduğu bu alanda bazı eksik fonksiyonların (kafeterya, hediyelik eşya, peyzaj vb.) tamamlanması, eğitim ocağında yaşatılan maden deneyiminin sanal gerçeklik ve artırılmış gerçeklik gibi uygulamalarla daha cazip hale getirilmesi amacıyla Kültür ve Turizm Bakanlığı ve yerel kurumların işbirliğiyle çalışmalar yürütülmektedir.

## Fener Varagel Tünelleri

Zonguldak'ta liman arkasından Fener Mahallesine uzanan ve eskiden Türkiye Taşkömürü Kurumu (TTK) tarafından "varagel" olarak kullanılan tünel yaklaşık 200 metre uzunluğundadır. Zonguldak Belediyesi tarafından 2017 yılında yapılan çevre düzenlemesi sonrasında vatandaşlar tarafından gezi yolu olarak kullanılmaya başlanmıştır. Turizme kazandırılmak amacıyla yapılan gezi yolunun, tünelin ışıklandırılması ve çevre düzenlemelerinin tamamlanmasıyla estetik bir görünüme kavuşması sağlanmıştır.



Fotoğraf 82. Fener Varagel Tünelleri



Endüstriyel amaçlı bir kullanım için yapılan bu tünel, deniz kenarında, karstik yapısal özellik taşıyan kayalık içine yapılmıştır. Tüneler doğal mirasın korunması ve turizme kazandırılmasına katkı sağlamaktadır. Endüstride kullanılmış olması ile de önemli bir endüstri mirası ögesi olarak ön plana çıkmaktadır. Yaklaşık yetmiş beş yıllık bir geçmişi olduğundan tarihsel özellik taşımaktadır. Varagel tünelinin indiği nokta Zonguldak Limanı mendireğinin arka bölümüne bağlantı sağlamaktadır. Bu bölümde aydınlatma, yürüyüş yolu ve peyzaj gibi düzenlemeler yapılarak Zonguldak Limanı ve çevresinde Çevre ve Şehircilik Bakanlığı Toplu Konut İdaresi Başkanlığı tarafından yürütülmekte olan Zonguldak Limanı ve çevresinin kıyı düzenlemeleriyle entegre edildiği durumda endüstri mirasına ilişkin önemli bir ziyaret noktası olacağı düşünülmektedir. Ayrıca bu güzergahla bağlantı sağlandığı durumda liman içinde yer alan hızlı kömür yükleme iskelesiyle de (Şarjöman Rapid) bağlantı kurulmuş olacaktır.

## Üzülmez Kültür Vadisi

Proje alanı, eski Zonguldak-Ankara karayolu üzerinde Zonguldak merkezden kuş uçuşu 3,3 km doğuda bulunmaktadır. Karayoluyla Valilik binasına 4.5 km uzaklıktadır. Üzülmez eski lavuar binası ve eski atölye binasının yer aldığı ve işlev kazandırılması hedeflenen alan konum olarak Zonguldak-Kozlu-Üzülmez Demiryolu güzergahının Üzülmez ucunda yer almaktadır.

Karabük Kültür ve Tabiat Varlıklarını Koruma Bölge Kurulu 17.02.2009 / 1189 tarih ve sayı ile (2. grup koruma) Endüstriyel Kültür Mirası Envanterinde bulunmakta olan Lavuar Binası; 1907'den 1926 yılına kadar "63 Ocakları Lavuarı" olarak, 1926 yılından 1938 yılına kadar "İş Bankası TÜRKİŞ Lavuarı", 1938 yılından 1957 yılına kadar da kömürlerin zenginleştirilmesi için "Üzülmez Müessesesi Lavuarı" olarak isimlendirilmiş ve kullanılmıştır. 1957 yılından sonra 2000 yılına kadar TTK Üzülmez Müessesesi (Mekanizasyon) Atölyesi olarak kullanılmıştır.

1936 yılında İş Bankası TÜRKİŞ Şirketi tarafından Üzülmez 63 Ocaklarının Kok Fabrikası yapılırken duyulan elektro mekanik gereksinimi üzerine yapılmış olan Atölye Binası, 1938'den sonra 2000 yılına kadar TTK Üzülmez Müessesesi Bölge Atölyesi (torna, tesviye ve dökümhane) olarak kullanılmıştır.

Fotoğraf 83. Üzülmez Kültür Vadisi Projesi



Üzülmez Kültür Vadisi sınırları içinde giriş ağızı bulunan Derebaca Ocağı (63 Ocakları) imtiyaz sahibi madenci Rombaki tarafından 1886 yılında sürülmüştür. 63 Ocakları, 1926 yılından itibaren İş Bankası TÜRKİŞ Kömür Şirketi tarafından işletilmiş, 1940 yılında Ereğli Kömür İşletmeleri tarafından devletleştirilmiştir. Derebaca ocağından 1959 yılına kadar aktif olarak maden çıkarılmıştır. Bu tarihten sonra lavuar binası ise TTK'nın tamir ve bakım atölyesi olarak kullanılmıştır. Gereken tüm ihtiyaçlara göre binalara düzenlemeler yapılmıştır. Sonrasında yapıların kendi haline boş şekilde bırakılması dış etmenler yüzünden fazlaca zarar görmesine neden olmuştur.

Varoluşlarıyla kentin sosyal ve ekonomik belleğinde önemli yer edinmiş olan bu endüstri yapılarının dönemlerine ait nitelikleri ile endüstriyel tarihe dikkat çekilmesini sağlayarak, güncel mekânsal ihtiyaçlar doğrultusunda yeniden işlevlendirilmesi ile toplumsal hayatın bir parçası haline getirilmesi hedeflenmektedir. Bu amaç doğrultusunda yapıların ve alanın kamusal, sosyal ve kültürel alanlar ile donatılması planlanmaktadır.

Lavuar Binasının niteliksiz dönem eklerinden temizlenerek ortaya çıkarılması, en az müdahale ile korunarak maket, fotoğraf ve objelerin sergilenebileceği Zonguldak Jeopark Ziyaretçi Merkezi'ne dönüştürülmesi hedeflenmektedir.

Atölye Binasının ise mevcut dokuları, izleri ile korunması, böylelikle geçmişe ait tüm izleri günümüze yansıtabilmesi için sağlamlaştırma, güçlendirme, yenileme ve bütünlüme müdahalelerini içererek onarılması ana işlev olarak kömürün ve bu yapıların tarihi sürecini anlatan bir müze-restoran olarak kullanılması, aynı zamanda çok amaçlı bir sosyokültürel etkinlik alanına dönüşmesi hedeflenmektedir.

Restorasyon projesinin amacı; tarihi bir belge olarak yapının sosyokültürel kimliğini oluşturan mekânsal, biçimsel, yapısal özgün karakterini bozmadan problemlerinin çözülmesi ve yapının özgün kullanımına uygun işlev verilerek sürdürülebilir korunmanın sağlanmasıdır.

Restorasyon projesi kapsamında çerçevelenen çağdaş koruma yaklaşımına göre, bir süredir kullanılmayan yapılar için restorasyon ilkeleri belirlenmiş, bu ilkelere uygun şekilde uygulama detayları çözülerek, çağdaş eklerin mimari dilinin ne olması gerektiği tartışılmış ve bu ekler için uygun mimari detaylar geliştirilmiştir.

Mimari mirasın korunmasına yönelik müdahalelerde yapının özgünlüğünün tüm boyutlarıyla korunması esastır. Bu çerçevede aşağıdaki 4 ilke restorasyon yaklaşımı oluştururken dikkate alınmıştır:

**Özgünlük:** Yapının özgün değerleri korunacak ve kaybolmuş olan özgün elemanları restitüsyon projelerine uygun olarak yeniden üretilecektir.



Fotoğraf 84. Üzülmez Kültür Vadisi Müze Restoran

**Müdahalelerin ayırt edilebilirliği:** Yapılan müdahaleler, gerek özgün bir mimari elemanın yeniden üretilip yerine konması, gerek niteliksiz ama işlevsel dönem eklerinin yerine nitelikli çağdaş elemanların konması olsun özgün malzemeden ayırt edilmesini sağlayan izler veya formlara sahip olacaktır.

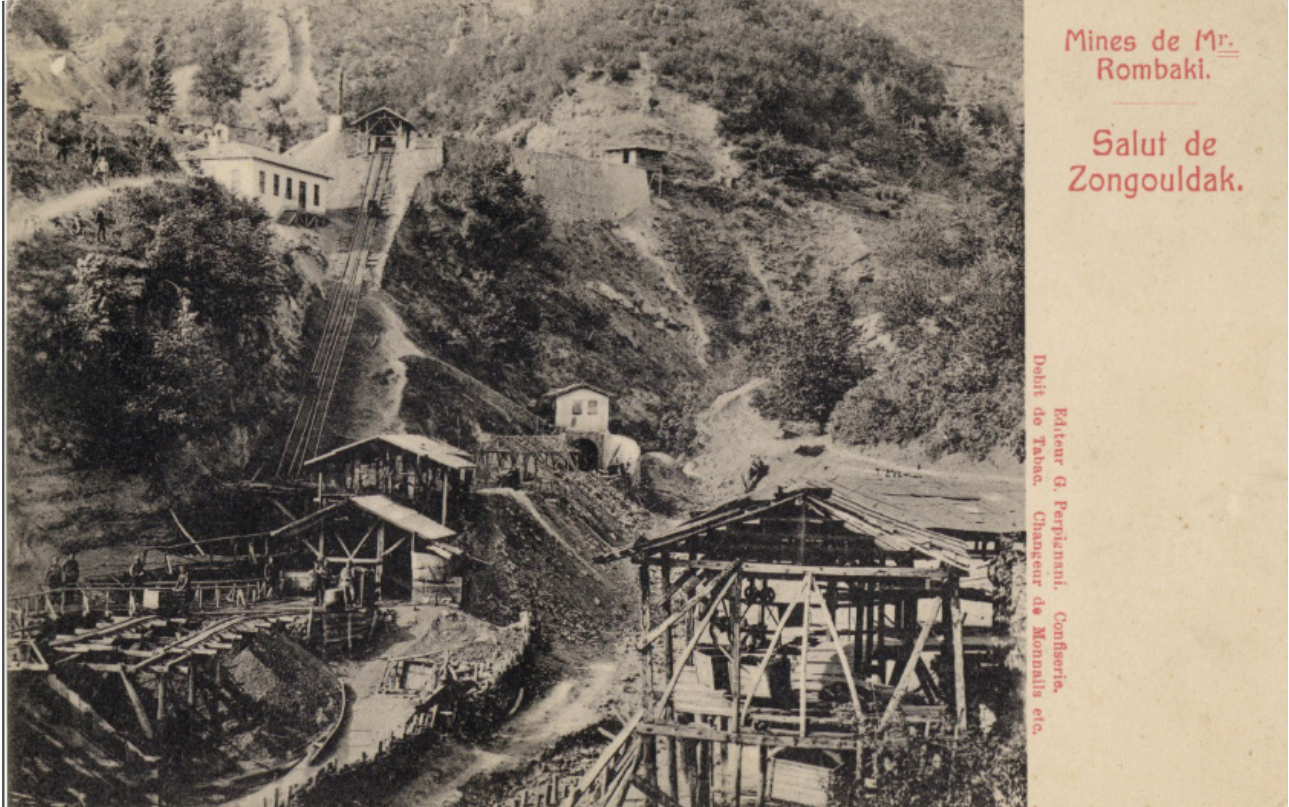
**Geri dönüştürülebilirlik:** Yapılan müdahaleler yapının malzeme ve yapım sistemi ile uyumlu çalışabilecek ve gerektiğinde en az müdahaleyle özgün malzemeye zarar vermeden geri dönüştürülebilir bir karaktere sahip olacaktır.

**En az müdahale:** Yeni işlev için ihtiyaç olan değişiklikler, minimum müdahale ile yapılacaktır.

Uzun zamandır kullanım dışı olarak kendi haline boş şekilde bırakılmış, dış etmenler ve yağmalamalar sonucu yıpranmış durumda olan yapıların restorasyonu için, yapıların karakterini zedelemeyen, özgün mimari dokusu ile tarihi ve estetik değerlerine uygun bir işlev önerisi düşünülmüş olup lavuar binasının Zonguldak Jeoparkı Ziyaretçi Merkezine, atölye binasının ise müze-restorana dönüştürülmesi planlanmaktadır.

Restorasyon müdahalelerinde temel yaklaşım, en az müdahale ile yapının sorunlarının çözümlenmesi ve varlığını sürdürebilmesi için koşulların sağlanmasıdır. Bu amaçla yapının onarımlarında zorunlu olan durumlar istisna esaslı müdahalelerden kaçınılmıştır. Daha yoğun bir müdahalenin zorunlu olduğu durumlarda ise müdahalelerin geri döndürülebilir nitelikte olması esas alınmıştır.

Fotoğraf 85. Rombaki Maden Ocağı  
(SALT Araştırma)





Yapıların korunması ve yaşatılması amacıyla, öncelikle yapının özgün halinin korunması, mevcut durumunun sağlamaştırılması, özgün karakteriyle uyumsuz eklerin ve yanlış müdahalelerin kaldırılması planlanmıştır. Restorasyon projeleri hazırlanırken öncelikle onaylı restitüsyon önerileri dikkate alınmıştır.

Yeni işlevin de müsaade ettiği ölçüde restitüsyon verilerinin kullanılmasına özen gösterilmiştir ve restorasyon kararları üretilmiştir. Restorasyon kararları üretilirken aşağıdaki kararlar dikkate alınmıştır:

1. Özgün strüktür, malzeme ve mimari elemanlar, gerekli sağlamaştırmalar ve bakımlar yapılarak aynen korunmuştur.
2. Restitüsyon projesi ışığında, yapının özgün mimari özellikleri ile uyumsuz biçimde eklenen veya değiştirilen elemanlar yapıdan uzaklaştırılmış ve restorasyon projesinde detayları verilen özgün elemanlar konulmuştur. Özgün elemanların yeniden imalatlarında günümüz konfor koşulları gözetilmiştir.
3. Yapıya sonradan eklenen tüm mekanlarda ve yapı elemanlarında çağdaş malzemelerin kullanılmasına karar verilmiştir. Böylece hem müdahalelerin ayırt edilebilirliği ilkesine uyulmuş, hem de yapıların özgünlüğüne ilişkin yanıltıcı bir algıya sebep olmaktan kaçınılmıştır. Günümüz konfor koşulları gereği yapılacak müdahaleler, yapının mimari ve fiziksel karakteriyle uyumlu ve geri dönüşümlü olacaktır. Yeni malzemelerin özgün malzemelerle birlikte kullanımında oluşacak uyum ve uyumsuzluklar değerlendirilip, yapıya yapılacak eklerin yapının mimari özellikleri önüne geçmeyecek ve yarışmayacak şekilde uyum içerisinde tasarlanması sağlanacaktır.

Bu kapsamda yapıda restorasyon uygulamasında kullanılacak malzemelerin üretim şekilleri ve uygulama yöntemleri ile koruma, sağlamaştırma, bütünlüme-tamamlama, temizleme, değiştirme ve yenileme çalışmalarının yanı sıra, çağdaş ekleri kapsayan müdahalelerde ilkeler ve uygulama teknikleri belirlenmiştir.

Oluşturulan projede; atölye yapısı 1.853,59 m<sup>2</sup> brüt kapalı alan, Lavuar Binası 530 m<sup>2</sup> brüt kapalı alan ve 466,70m<sup>2</sup> teknik alanlar ile toplam 2850,29 m<sup>2</sup> yapısal inşaat alanı bulunmaktadır. Projede mevcut durumda projelendirme süreçleri tamamlanmış ve uygulama aşamasına gelinmiştir.

Batı Karadeniz Kalkınma Ajansı'nın 2018 Yılı Gündümlü Proje Desteği kapsamında desteklediği projede Zonguldak İl Özel İdaresi başvuru sahibi, Zonguldak Belediyesi, Türkiye Taş Kömürü Kurumu Genel Müdürlüğü (TTK), Zonguldak İl Kültür ve Turizm Müdürlüğü ve Zonguldak Turizm Altyapı Hizmet Birliği Başkanlığı iştirakçi olarak yer almaktadır. Proje ile 15 Mayıs 2020 tarihinde sözleşme imzalanmıştır. 19.715.015,98 TL bütçeli projede sözleşmeye bağlanan Ajans katkısı 9.998.732,09 TL'dir. Proje ile atıl lavuar binasının Jeopark Ziyaretçi Merkezine dönüştürülmesi, mekanizasyon atölyesinin madenci kültürünü yansıtacak şekilde müze-restorana dönüştürülmesi, söz



konusu restoranda TTK'nın başışlayacağı madencilik makine ve ekipmanları ile madencilik kültürünü görselleştiren öğelerin sergilenmesi, sanal gerçeklik salonu, ahşap oymacılığı ve hediyeelik eşya satış birimi, yöresel ürün/gıda satış birimi gibi fonksiyonlar için kullanılmak amacıyla dükkanlar, bir kafeterya ile açık alanda kent parkı, ocuk oyun alanı, üst ve alt meydana etkinlik alanları, tiyatro, sergi, konser, yemek vb. organizasyon alanı, açık teras alanı, bitkisel peyzaj alanları, kamusal meydan, avlu ve Jeopark Ziyaretçi Merkezi ve gibi fonksiyonların yer alması planlanmaktadır.

## Kömüre Giden Demiryolu Projesi

Taşkömürü varlığıyla endüstriyel mirasa sahip Zonguldak, tarihi değerleriyle Karabük ve doğal güzellikleriyle Bartın arasında Irmak-Karabük-Zonguldak hattındaki mevcut tren yollarının kullanarak yeni turizm rotaları oluşturmak için Kömüre Giden Demiryolu Projesi hazırlanmıştır. Böylece Batı Karadeniz'in kültürel, tarihsel, ekonomik ve doğal değerlerini seyahat severlerle buluşturmak amaçlanmıştır. Proje sonucunda, bu fikrin hayata geçmesine karar verilmiş ve Batı Karadeniz Kalkınma Ajansı tarafından Yeşil Rota destinasyonu oluşturulmuştur.

Yeşil Rota'nın Irmak-Karabük-Zonguldak tren güzergahında Zonguldak ve Karabük ilindeki ana istasyonlar ve bazı tren durak noktalarıyla (Eskipazar, Karabük, Yeşil Yenice, Çaycuma, Filyos, Zonguldak) durak noktalarına yakın bazı lokasyonlardaki (Ereğli, Bartın, Ulus, Amasra) tarihi, kültürel, doğal ve toplumsal değerler ile çeşitli özellikteki turistik mekanları ne çıkarmayı amaçlayarak kurgulanmıştır.

Fotoğraf 86. Zonguldak -  
Karabük Demiryolu



Yeşil Rota'nın durak noktaları Zonguldak, Karabük ve Bartın'daki kültürel, tarihsel, doğal ve toplumsal değerler ile çeşitli özellikteki endüstriyel ve tarihi mekanları öne çıkarmayı amaçlamaktadır. Yeşil Rota üzerindeki kültürel ve doğal değerlerin korunması amacı ile başka çalışmalar da yapılması ve bu turistik destinasyonla entegre edilmesi projeden elde edilecek faydayı ve katma değeri arttıracaktır.

## Kozlu – Üzülmez Demiryolu

Kozlu – Zonguldak – Üzülmez Demiryolu Hattının Turizm ve Kent İçi Ulaşım Amaçlı Kullanımına Yönelik Fizibilite Raporu ve Konsept Geliştirme Çalışması, 2016 yılında Batı Karadeniz Kalkınma Ajansı tarafından çalışmaları yapılmış olan Kömüre Giden Demiryolu Projesi'nin bir devamı niteliğinde olup 2018 yılında gerçekleştirilmiştir.

Fotoğraf 87. Zonguldak - Karabük Demiryolu



Zonguldak ilinde Kozlu – Zonguldak – Üzülmez Demiryolu güzergâhında bulunan turizm potansiyelini oluşturan öğeleri saptayarak kömür taşımacılığında kullanılan mevcut demiryolunun yolcu taşımacılığında kullanılabilirliğini ölçmek amacıyla, sorun tanımları ve çözüm önerilerini içeren bir ön fizibilite çalışması yapılmıştır.

Yapılan tüm analiz ve çalışmaların sonucunda Zonguldak ilinin turizm açısından kalkınması için projeye konu olan demiryolu güzergâhında uygulanması gereken turizm, demiryolu altyapı ve alternatif yol çözümleri ile birlikte bir eylem planı oluşturulmuştur. Zonguldak'ın tarihi ve kültürel değerleri sahip olduğu endüstriyel mirastan yola çıkılarak kente gelecek olan ziyaretçiler için bir gezi güzergâhı oluşturulmuştur. Bu güzergâhta kullanılacak olan demiryolu araçları ve gereksinimleri saptanmıştır. Demiryolu güzergâhına alternatif olan mevcut ulaşım araçları incelenmiş ve tespit edilen eksiklikler ortaya koyulmuştur.



Fotoğraf 88. Karaelmas Maden Şehitleri Müzesi

Kozlu – Zonguldak – Üzülmüş Demiryolu Hattının turizm amaçlı kullanımı için gereken tahmini bütçe, sağlanacak yatırım için kurum ve kuruluşlar ile hibe ve fonlar hakkında araştırmalar yapılmıştır. Çalışmayla güzergahın “Tarihi Kömür Treni” adı ile hayata geçirilmesi ve bu konudaki çalışmaların devam ettirilmesi amaçlanmıştır.

## Karaelmas Maden Şehitleri Müzesi

Zonguldak kentinin madencilik tarihine ışık tutan Karaelmas Maden Şehitleri Müzesi, Üzülmüş Mahallesi’nde bulunan ve eskiden Üzülmüş Müessesesi Müdürü’nün evi olarak kullanılan yapının dönüşümü sağlanmış olup ile 30 Aralık 2020 tarihinde Enerji ve Tabii Kaynaklar Bakanı Fatih Dönmez’in katılımıyla çevrimiçi olarak yapılan törenle açılmıştır. 2016 yılında hazırlık çalışmalarına başlanan ve Batı Karadeniz Kalkınma Ajansı(BAKKA) tarafından 2018 yılında desteklenen proje yaklaşık 2 yıl süren çalışmalar ve sergilenecek malzemelerin yerleştirilmesi ile hazır hale getirilmiştir.

Türkiye Taşkömürü Kurumu (TTK) ile Ajans arasında “Zonguldak Topoğrafyasında Kömürün Tarihsel Etkisi Dijital Teknoloji ile Turizme Kazandırılıyor Projesi” kapsamında hayata geçirilen müze ile endüstriyel mirasın bir başka ögesi daha turizme kazandırılmıştır. Karaelmas Maden Şehitleri Müzesi’nde Türkiye Taşkömürü Kurumu’nun (TTK) kuruluş süreci anlatılmakta, “karaelmas” ı gün yüzüne çıkaran maden işçilerinin eşyaları ve çeşitli dönemlere ait Madencilik kültürü ile ilgili pek çok belge sergilenmektedir.

Fotoğraf 89. Karaelmas Maden Şehitleri Müzesi



Ereğli Kömür İşletmeleri’nin (EKİ) kurulma sürecinin yanı sıra kentteki kömür şirketlerinin devletleştirilme ve TTK’nin kuruluş süreci, maden işçilerinin yaşam ve çalışma koşullarının anlatıldığı müzede, madencilğe ait materyallerin bulunduğu sergi odaları, yer altının sanal olarak gezdirildiği sanal gerçeklik ile kültür ve sanat odaları bulunmaktadır.

Müze içerisinde düzenlenen panolarda kentin endüstri tarihi ve mükellefiyet yılları, madencilere çeşitli yardım ve destekler için ülkenin ilk sosyal güvenlik kuruluşu olarak kurulan Amele Birliği’nin süreci çeşitli sergi elemanları ve simülasyonlarla anlatılmakta; işçilerin kaldığı yatakhaneler, okuma yazma bilmeyen işçileri için çıkarılmış kitaplar ile belge, harita, fotoğraf ve çeşitli malzemeler yer almaktadır.

Ziyaretçiler müzede, Karabük Demir ve Çelik Fabrikası’nın (KARDEMİR) ilk ürettiği demir-çelik parçalarını, ocaklardan çıkarılan ilk kömür parçalarının ve EKİ’ye ait radyoyu da görme imkanı bulmaktadır.



## Ereğli-Kandilli Demiryolu Güzergahının Bisiklet ve Yürüyüş Rotası Olarak Düzenlenmesi

Kandilli'den çıkarılan kömürün, Ereğli Limanı'na ve demir çelik endüstrisine ulaştırılmasını sağlayan, ancak yakın zaman önce, karayolu taşımacılığın yaygınlaşmasıyla kullanımdan kaldırılan Ereğli-Kandilli Demiryolu hattı, endüstri rotasının bir parçası olarak yeniden canlandırılabilir. Bu aks üzerinde rehberli bisiklet ve yürüyüş rotaları oluşturulması hedeflenmektedir. Bu rota, Kandilli ile Ereğli arasında endüstri mirası anlamında sürekliliği sağlayacak, ziyaretçiler için alternatif bir rota oluşturacaktır. Ereğli Kaymakamlığı, Ereğli ve Kandilli Belediyesinin işbirliğiyle yürütülen 14 kilometre uzunluğundaki bu güzergahta bisiklet ve yürüyüş yolu hazırlanması, eski tren hattı üzerinde bazı noktalarda oturma ve manzara seyir noktaları oluşturulması planlanmaktadır.



Fotoğraf 90. Ereğli - Kandilli Demiryolu Projesi

### Merkez Lavuarı

Yıkılan Merkez Lavuarı'nın bulunduğu alan Zonguldak Belediyesi tarafından Türkiye Kömür İşletmeleri Genel Müdürlüğü ile yapılan anlaşma ile Zonguldak halkının kullanımı için tahsis edilmiştir. Bu alanın şehre kazandırılması için geliştirilen bir takım fonksiyonlar yanında, yeşil alan düzenlemesi de yapılacak, Zonguldak Valiliği'nin önünden başlayarak üniversite kampüsüne kadar uzanan önemli bir kent rekreasyon alanı oluşturulacaktır. Aynı bölgede Fevkanı Köprüsü'nün bulunduğu alana ilişkin bir ulaşım mastır planı da geliştirilmesiyle, Zonguldak Merkezindeki önemli endüstri yapılarının kent yaşantısına katılması sağlanacaktır.





## 4. PROJE ÖNERİLERİ

# 4. PROJE ÖNERİLERİ

## 4.1. Projeler

### 4.1.1. Koruma Projeleri

#### Çatalağzı Lavuarı Bölge Müzesi

Batı Karadeniz Bölgesi endüstri mirası anlamında ülkemizin en yoğun bölgelerinden biridir. Bu yoğunluk, endüstri mirası ile birlikte insanların bölgedeki hayatındaki sosyokültürel ilişkileri de beraberinde getirmektedir. Bununla birlikte bölgeye ait doğal ve jeolojik özel durumlar, bölgenin uzak ve yakın tarihine dair arka planıyla birlikte bölgenin tamamına dair anlatılabilecek birçok konu olduğunu göstermektedir.

Batı Karadeniz Bölgesi'nde kurulacak bir bölge müzesi; bölgenin tanıtımının yapılması, sanayinin ve bölgede bulunan kentlerin hafızalarının saklanması, endüstriye ve doğaya ait insan yaşantısındaki detayların sergilenebilmesi, bölgede bulunan taşkömürü ve diğer jeolojik oluşumların bölgenin karakteri üzerine olan etkisinin anlatılabilmesi için başarılı uluslararası örnekler de göz önüne alındığında bölgenin endüstri mirası turizminin geliştirilebilmesi için oldukça önemlidir. Bölge anlatısı, şu kavramlar üzerine kurgulanabilecektir:

- Bölge Jeolojisi ve Doğa Tarihi
- Kömür Madenciliği
- Endüstri Mirası ve Sanayileşme
- Büyük Madencilik Olayları, Kazalar, Grevler, Mükellefiyet
- Denizcilik
- Endüstriye Bağlı Sivil Mimarlık ve Şehir Planlaması

Çatalağzı Lavuarı, bulunduğu merkezi konum, demiryolu ve karayoluna olan yakınlığı, endüstri rotası üzerinde kalan diğer yapılara yakınlığı ve bölgedeki endüstri mirasının en karakteristik yapılarından biri olması sebebiyle bölge müzesinin yapılabileceği örnek bir mekan olarak önerilmiştir. Kömür madenciliğine ait faaliyetler bittiğinde Merkez Lavuar'ında yitirilen karakteristik endüstri mirası öğelerinin aksine hızlıca aksiyon alınmalı ve Çatalağzı Lavuarı, içerisinde bulunduğu yoğun doğal ve endüstriyel peyzajı ile birlikte korunarak, Batı Karadeniz Bölge Müzesi'ne dönüştürülmelidir.

Bu müze kapsamında şu mekanların bulunması önerilmektedir:

- Sergi holleri
- Atölye ve toplanma mekanları
- Lokanta
- Hediyeelik eşya dükkanı
- Yönetim ofisleri
- Tuvaletler

Çatalağzı Lavuarı'nın, bölge müzesi olarak kömürcülük faaliyetleri tamamıyla sonlandırıldıktan sonra 1 sene içerisinde projelendirilmesi, mimari dönüşüm uygulamalarının da yaklaşık 2 yıl sürmesi beklenmektedir. Böyle bir projenin maliyetinin çevre düzenlemeleri ile birlikte, yaklaşık 100 milyon lira olabileceği öngörülmektedir. Yapının terk edildiği zamanki mevcut durumunun belirsiz olması da göz önüne alınarak yapı ile ilgili daha ileriki aşamalarda yapılacak bir fizibilite raporu, yaklaşık maliyetin daha hassas olmasını sağlayacaktır.

## **Işıkveren Sanayi Müzesi**

Çatalağzı Termik Santrali, Cumhuriyet sonrasında inşa edilen ve ülke geneline hizmet veren ilk enerji santrali olarak bilinmektedir. Ancak geçtiğimiz yıllar içerisinde kısmen yıkılarak kaderine terk edilmiştir. Bölgedeki madencilik faaliyetleri ve demiryolunun bölgeye gelmesine paralel olarak inşa edilen yapı, Batı Karadeniz Bölgesi'nin olduğu kadar, ülkemizin de sanayileşme alanında attığı adımların önemli tanıklarından biridir. Tamamıyla terk edilmiş durumda olan bu yapı, ivedilikle koruma altına alındığında ve işlevlendirilerek yeniden kullanıma açıldığında bölgedeki endüstri mirası turizminin en önemli odaklarından biri haline gelecektir.

Bölgedeki fabrikalara enerji sağlamak amacıyla inşa edilen Çatalağzı Termik Santrali'nin, kendisine verilen adıyla "Işıkveren" bölgenin ve ülkenin tamamının sanayileşme ve bölgedeki taşkömürü ile demir-çelik endüstrisinin gelişim hikayelerinin anlatılacağı, eski nadir sanayi ekipmanlarının sergileneceği bir Sanayi Müzesi'ne dönüştürülmesi önerilmektedir. Santralin yüksek hacimli mekanlarının içerisinde şu işlevlerin olması önerilmektedir:

- Sergi holü
- Atölyeler ve eğitim birimleri
- Hediyeelik eşya dükkanı
- Depolar
- Ofisler
- Tuvaletler



Işıkveren Sanayi Müzesi, sunduğu sanayi tarihi anlatısına ek olarak, bölgedeki nitelikli sanayi ekipmanlarının da toplanarak saklanacağı önemli bir merkez olabilecektir. Çatalağzı Termik Santrali'nin restorasyon projelerinin 8 ay içerisinde, uygulama aşamalarının da projelendirmeyi takiben 15 ay içerisinde tamamlanabileceği düşünülmektedir. Projede potansiyel modern eklerin de yer alması öngörülmektedir. Restorasyonunun yaklaşık 40 milyon lira olabileceği düşünülen projenin tüm maliyeti, müzenin kapsamına ve potansiyel modern eklere göre değişiklik gösterecektir.

## **Demir - Çelik Müzesi**

Batı Karadeniz bölgesi, iki büyük demir-çelik fabrikası ile Türkiye'nin en önemli yapı malzemesi ve hammadde üretim merkezlerinden biri olarak tarihte yerini almıştır. Bölge kültüründe kömür madenciliği kadar demir-çelik endüstrisinin de ciddi etkileri olmuştur, ancak bu kültürün sosyal hayatta bir temsil ortamı kurulamamıştır. Varolan müzeler de kapatılmış, envanterleri depolara kaldırılmıştır.

Bölgedeki demir-çelik endüstrisinin ve bu endüstrinin bölge ve ülke ekonomisine, kalkınmasına etkilerinin anlatıldığı bir demir çelik müzesi kurulması planlanmaktadır. Demir - Çelik Müzesi'nin potansiyel konumu, bölgede bu sanayi ile öne çıkan kent merkezleri olarak ön görülmüştür. Fabrika ve etrafında kurulan sosyokültürel yapıların, sanayinin tarihsel öneminin ve teknolojik gelişmelerin müzenin temel kurgusu içinde yer almasıyla, bu endüstrinin öneminin anlatılması amaçlanmaktadır.

## **Merkez Atölyeleri'nin Üniversite Kampüsü ve Kuluçka Merkezi Olarak Yeniden Düzenlenmesi**

TTK'nın uzun yıllardır ekipmanlarını tamir ettiği, yeni ekipmanlar ürettiği şehir merkezinde önemli bir odakta yer alan Merkez Atölyeleri, kömür madenciliğinde üretimin ve işçi sayısının giderek azalması ve mekanik sistemlerin süre içerisinde modernize edilmesi nedeniyle, eskiye oranla işlevini önemli oranda yitirmiş bir endüstri mirası alanıdır.

Merkez Atölyeleri'nin içerisinde bulunduğu, mimarlık tarihi anlamında niteliği yüksek tescilli yapılar için bölgedeki sanayi ile eğitim kurumlarının iç içe girdiği, hibrit bir üniversite kampüsü modeli önerilmektedir.

Atölyeleri içine alan yapıların, maden makinalarının geliştirileceği ve tamiratının yapılacağı, akademi ile özel sektörün bir araya gelerek, özel sektörün inovasyondan, akademinin de özel sektörün yatırımından yararlanacağı bir program ile desteklenerek, öğrencilerin ve akademisyenlerin yeni fikirlerini denerken özel sektörün bundan yararlanacağı bir üniversite kampüsüne evrilmesi önerilmektedir. Yapılardan bazılarının da yenilebilir

enerji alanında hizmet veren ve iyi fikirleri olan iş geliştiricilerin de geliştirme yapacağı bir kuluçka merkezine dönüştürülmesi, bölgedeki yerel sanayinin desteklenmesi kadar yeni nesil teknolojilerin de bölgede geliştirilmesine ve yetişen mühendislerin kolaylıkla iş bulmasına imkan verecektir. Bu kampüsün mimari programında, sınıflar, işlikler, kiralanabilir ofisler, paylaşımlı ofisler, kütüphane, toplantı ve konferans salonları, hizmet yapıları yer alabilecektir.

Bölgedeki sanayi odalarının, maden makinesi üreticilerinin ve derneklerin, üniversitelerin, yerel kamu kuruluşları ile ortak geliştirilebileceği düşünülen projenin, üç adımda gerçekleştirilmesi öngörülmektedir:

1. Kullanılmayan mekanların terk edilmesi
2. Yapıların önerilen kullanıma göre planlanması
3. Mekanların kullanma dengesi göz önünde bulundurularak kurumlara kiralanması

Bu öneriye ait 3 fazın, yaklaşık 4 yıllık bir sürede gerçekleştirilebileceği tahmin edilmektedir. Mekanlar terk edilirken her yapı için müdahaleleri içerecek restorasyon projelerinin hazırlanması için 1 yıl, terk etme gerçekleştirilince devam edecek restorasyon çalışmaları için kabaca 2 yıl, düzenlenen mekanların kiralanarak tam kapasite ile çalışmaya başlaması için 1 yıllık bir süreç gerektiği düşünülmektedir. Bu projenin maliyeti, kuruluşların altyapı ihtiyaçlarına göre değişiklik gösterecektir. Projeye ait yaklaşık maliyetin, terk etme bedelleri ile birlikte projenin ilk 6 ayında gerçekleştirilecek bir fizibilite ile belirginleştirilmesi gerekmektedir.

## **A Tipi Konukevi'nin Butik Otele Dönüştürülmesi**

Geçmişte Zonguldak'ı ziyaret eden protokol misafirlerinin konaklama hikayeleri ile akıllarda yoğunca yer alan, Zonguldak'ın kentsel sit olarak koruma altında bulunan Fener Mahallesi'nde yer alan A Tipi Konukevi'nin, ana işlevine uygun bir şekilde yeniden düzenlenerek, kentteki yüksek kaliteli konaklama imkanlarına bir alternatif olması amacıyla bir butik otele dönüştürülmesi önerilmektedir. Günümüzde neredeyse hiç kullanılmayan ve bakım masrafları ile kente yük olan bu önemli hafıza mekanının, kent ekonomisine de katkı sağlayacak şekilde yeniden düzenlenmesi önerilmektedir. Herhangi bir ağır müdahaleden kaçınılarak, konukevinin odaları iyileştirilerek yeniden düzenlenebilecektir. Bu çerçevede 2018 yılında Zonguldak Valiliği için bir konsept proje de hazırlanmıştır. Hazırlanan konsept projede, yapının yan kısmına şeffaf bir etkinlik hacmi tasarlanmış, A Tipi Konukevi'nde yer alacak butik otelin faaliyet alanının, konferans, toplantı, etkinlik sektörlerini de içine alacak şekilde genişletilmesi önerilmiştir.

Butik otelin mimari programı aşağıdaki gibidir:

- 8-10 oda konaklama
- Lobi ve resepsiyon
- 100 kişilik toplantı salonu (ek yapı)
- 100 kişilik açık, 40 kişilik kapalı restoran
- Mutfak
- Ortak kullanım alanları
- Teknik hacimler

Önerilen butik otelin kuruluşu ve finansmanı için, ulusal ve uluslararası turizm alanında bilinen bir yatırımcının dikkatinin bu dönüşüm fikrine çekilmesi önerilmektedir. Böylelikle Zonguldak kentine turizm alanında bilinen markaların yatırım yapmasıyla, endüstri mirası turizmine katkı vermesi ve tanınırlığının sağlanması hedeflenmektedir. Büyük yapısal müdahaleler gerektirmeyen bu projenin kurul aşamaları geçildikten sonra uygulama süresinin yaklaşık 10 ay olacağı öngörülmektedir.

## Yenişehir Kültür Merkezi'nin Yenilenmesi

Karabük'teki demir elik endüstrisinin sosyokültürel ortamının en yakın tanığı olan Yenişehir Mahallesi, kentsel sit ilan edilerek önemli bir bölümü koruma altına alınmıştır. Bölgedeki konut yapılarının bazıları yitirilmiş olmasına rağmen Yenişehir Mahallesi gerek ünlü isimlerin geekleştirdiği kentsel tasarım, gerekse hafızalardaki yeri dolayısıyla kentin kültürel tarihinde önemli bir yer tutmaktadır. Yenişehir Mahallesi erken Cumhuriyet döneminin devletçilik politikasının etkisiyle oluşturulan fabrika yerleşimindeki konut anlayışının, fabrika çalışanları, yöneticiler, mühendisler ve işçiler için konutlarla birlikte tasarlanan sosyal donatıları da içermesi açısından Zonguldak'taki Fener Mahallesi gibi önemli örneklerinden biridir. Bu kapsamda, Yenişehir Mahallesi'nin sakinlerine hizmet vermesi amacıyla yerel mimar Munci Tangör tarafından tasarlanan ve 1958 yılında yapımı tamamlanan bir sinema inşa edilmiştir. Kentin kültürel tarihinde önemli bir yeri olan Yenişehir Sineması, son yıllarda atıl hale gelmesine rağmen yakın zamana kadar 750 kişilik bir kültür merkezi olarak işlevini sürdürmüştür.

Mülkiyeti Kardemir'e ait olan Yenişehir Kültür Merkezi'nin Karabük kent tarihine ve demir elik endüstrisi ile gelen modern yaşam biçimine etkisi göz önünde bulundurularak, işlevini koruyarak yenilenmesi veya farklı bir fonksiyon kazandırılarak kent içerisindeki önemli kültür odaklarından biri olarak hayatına devam etmesi sağlanmalıdır.

Yenişehir Kültür Merkezi ile ilgili yayınlanmış çok sayıda mimarlık tarihi ve restorasyon makaleleri bulunmaktadır. Konuyla ilgili paydaşlar ile yapıyı detaylıca araştıran Karabük Üniversitesi Mimarlık Bölümü'nden

akademisyenlerin bir araya getirilerek, kentte yapıyla ilgili bir koordinasyon sağlanması önerilmektedir. İlgili projelerin Kardemir tarafından veya üniversitenin döner sermayesinden uygun fiyatlarla satın alınması ve projeyi üreten akademisyenler ile yapının restore edilerek kentin kültür ortamına katkı sağlaması önerilmektedir.

## Rombaki Köşkü

Üzülmez İşletmesi Konukevi (Rombaki Köşkü), Üzülmez Kültür Vadisi projesinin etrafındaki önemli odaklardan biridir. Üzülmez Kültür Vadisi'nin etrafındaki diğer nitelikli endüstri mirası yapılarının da dönüştürülerek kullanılması, Kültür Vadisi'nin çeşitli turizm odakları veya yerel halkın faydalanabileceği alanlar ile desteklenmesi önerilmektedir. Bu bağlamda 2018 yılında Zonguldak İl Özel İdaresi için bir proje geliştirilmiş ve Batı Karadeniz Kalkınma Ajansının 2018 yılı desteklerine başvurulmuştur.

Bu proje kapsamında, yakın geçmişte bir konukevi ve huzurevi olarak hizmet veren Rombaki Köşkü'nün, ziyaret eden çocukların çeşitli deneylerle bilim konularını interaktif bir şekilde deneyimleyeceği bir Çocuk Bilim Evi'ne dönüştürülmesi önerilmiştir. Çocuk Bilim Evi'nde kentin gençleri veya kentin dışından gelen çocuk ziyaretçiler, iklim krizi, yenilenebilir enerji, yazılım, medya okuryazarlığı gibi bazı güncel bilimsel konularla ilgili etkileşime girerek yeniden kurgulanmış mekanları ziyaret edebilecektir.

2018 yılı başvurusunda yaklaşık 750 bin lira olarak belirlenen bütçe, günümüz kur farkları göz önüne alınarak 2 milyon lira olarak güncellenebilir. Ufak tamiratlarla gerçekleştirilecek yenilemelerin bitirilmesi için tahmini olarak yaklaşık 10 aydır. Rombaki Köşkünde bu proje gerçekleştirilmediği durumda bu binaya üniversitenin uygulama oteli, butik otel, kent müzesi veya farklı bir fonksiyon kazandırılarak kent yaşamına katkı sunmasının kent belleği açısından da değerli olacağı düşünülmektedir.

## 4.1.2. Kentsel Tasarım Projeleri

### Çaydamar Yaşayan Müzesi

Zonguldak kenti, yıllar içerisinde kömür üreticiliğine bağlı olarak bölgeye yerleşen nüfus yüzünden maden işletmelerinin etrafında büyümüş, ancak sonraları kent sakinleri nispeten daha sakin ve yeni yaşam alanları seçmiştir. TTK'nin üretimini sonlandırarak terk ettiği Çaydamar İşletmesi ve etrafında kendiliğinden gelişmiş mahalle, üretim tesislerinin getirdiği ekonominin de bölgeyi terk etmesiyle, kent içerisinde atıl kalmış bir mahalleye dönüşmüştür.

Kent her kadar kömürle iç içe bir tarihe ve kültürel bağlara sahip olsa da Zonguldak'a gelen bir turist, kömür üretiminde yer alan herhangi bir kişinin günlük hayatını anlaması neredeyse mümkün değildir. Bu sebeple, Çaydamar ve Birlik mahallelerinde seçilecek belirli bir alanın, kömür ile ilgili bağı bu kadar



kuvvetli olan bir topluluğun günlük yaşamını anlatacak, bir yaşayan müzeye (Avrupa'da endüstri mirasının turizm odakları olarak yeniden kurgulanması süreçlerinin sona erdiği kentlerde örnekleri çokça görülen) çevrilmesi önerilmektedir.

Çaydamar Yaşayan Müzesi'nde, kömür madenciliği, kömür üretiminin alt sanayi dalları ve madencilğe ait var olan, yok olmaya devam eden ya da yok olmuş sosyal donatılarının sembolik olarak devam ettirileceği, kente gelen ziyaretçilerin bölgedeki madencilik kültürüne ait kentsel yaşantıyı deneyimleyebileceği bir tema parkına dönüştürülmesi önerilmektedir.

## Yenişehir Mahallesi'nin Yenilenmesi

Yenişehir Mahallesi Karabük'teki Demir Çelik Fabrikası'nın çalışanlarının yerleşim alanı olarak, fabrikanın kuruluşuyla birlikte birkaç adımda tasarlanarak inşa edilmiştir. Sanayinin kente getirdiği modern hayatın sembolü olan Yenişehir mahallesi, tasarlanmasında Prost ve Janssen'in görev aldığı, sosyal hayatı Tekeli ve Fındıkoğlu gibi sosyal araştırmacılar tarafından yoğunlukla çalışılan, kentsel sit ilan edilmiş önemli bir yerleşim bölgesidir. Yenişehir Mahallesi'ne ait bazı yapılar yitirilmiş olmasına karşın, konutların büyük bir bölümüyle birlikte sosyal donatıların çoğunluğu yılların yıpranmışlığını açıkça göstermektedir. Mahallenin kentsel tasarımı yapılırken gerçekleştirilen peyzaj uygulamaları da Karabük kentinin diğer bölgelerinden farklılığını göstermektedir.

Yenişehir Mahallesi özelinde önerilen kentsel uygulama projesi, bölgede kalan yapıların kötü durumda olanlarının tespit edilerek basit onarımlarının yapılmasını ve bazı yapıların tekrar işlevlendirilerek kentin sosyal kültürel yaşamına katılmasını kapsamaktadır. Bu bağlamda yapılacak işler aşağıdaki gibi gruplandırılabilir:

- Konutların basit onarımının yapılması
- Mühendisler Kulübünün müzeye çevrilmesi
- Yenişehir Sineması ve diğer sosyal alan (havuzlu bahçe vb.) ve donatıların yeniden işlevlendirilerek yenilenmesi
- Bisiklet yolları gibi modern kentsel fonksiyonların mahalleye kazandırılması
- Kaldırım, kentsel mobilya, tabelalar gibi kentsel tasarım uygulamaları

Koruma altında olan mahallenin öneminin vurgulanması adına bilinçlendirme toplantıları yapılması, yukarıdaki çalışmaların yapılabilmesi için yerel yönetimler ile Kardemir Demir Çelik Fabrikaları arasında bir iş birliğinin

sağlanması önerilmektedir. Kardemir'in elinde olan lojman ve sosyal yapılar ile, kamunun ya da özel/tüzel kişiliklerin mülkiyetinde olan yapıların onarılarak korunabilmesi için birlikte bütüncül bir program belirlenmelidir. Bu bölgedeki tasarım uygulamalarının düzenlenebilmesi için bir kentsel tasarım rehberi üretilmeli, bölgede yapılacak nitelikli tasarım uygulamaları sayesinde endüstri mirasına dair özneliliğin arttırılması sağlanmalıdır.

## **Kandilli ve Çevresinin Turizm Bölgesi Olarak Geliştirilmesi**

Ereğli ile Zonguldak arasında yer alan, merkezi Kandilli olan bu bölgede günümüzde TTK'ya ait Armutçuk müessesine ait olan birçok endüstriyel alan yer almaktadır. Doğudan batıya doğru Çamlı, Kandilli, Alacaağzı ve Kireçlik sahip olduğu Batı Karadeniz'e has peyzajı ile, ulusal ve yöresel bir turizm odağı olma potansiyeli taşımaktadır. Bu bölgedeki neredeyse tamamıyla terk edilmiş endüstri yapıları, çoğunlukla yitirilmiş ya da yitirmek üzeredir. Endüstri ile bölgesel peyzajın iç içe girdiği nadir örneklerden olan bu bölge için bölgesel bir plan hazırlanmalı ve bölge Batı Karadeniz Bölgesi'nin turizmüne katkı sağlamalıdır.

## **Kandilli Butik Oteli ve Çamlı Endüstri Arkeolojisi Parkı**

Ereğli'nin doğusundaki Kandilli bölgesinde deniz kıyısında yer alan ve uzun yıllardır terkedilmiş olduğu için Batı Karadeniz'e has bitki örtüsü tarafından sarılmış olan eski kömür işletmeleri, bölgedeki mevcut turizm değerleri göz önüne alındığında, deniz kıyısındaki yeşil bir endüstri yerleşimi olarak önemli bir turizm odağı olma potansiyeline sahiptir. İstanbul-Zonguldak yolundan yaklaşık 7,5 km uzaklıkta bulunan bu odak, bölgeye batıdan gelen turizm hareketi için önemli bir destinasyon olma özelliği taşımaktadır.

Bölgeye gelecek turistlerin hem yaz turizmi sırasında konaklayabilecekleri bir otel hem de kış turizmi sırasında bölgenin iklimini ve doğa örtüsünü deneyimleyebilecekleri, endüstri mirası ile iç içe bir sağlıklı yaşam merkezi olarak dönüştürülmesi düşünülen Kandilli Bölgesi'nin, yaklaşık 150 yıllık yapılarının da korunmasıyla Batı Karadeniz Bölgesi'ne niteliği yüksek bir turizm merkezi olarak hizmet vermesi kurgulanmaktadır. Deniz tarafındaki alt bölgesi ile yukarıda kalan yapıların bulunduğu alan, varagelin tamiratının yapılması ve endüstri mirasının ruhuna uygun bir şekilde modernleştirilmesi ile ziyaretçilere oldukça farklı bir deneyim sunacaktır. Oda sayısı yapılacak detaylı bir fizibiliteye göre belirlenmesi gereken bu butik otelde yer alacak mutfağın, yöreye ait mutfağın rafine edilerek sunulacağı bir gastronomi odağı olabileceği de değerlendirilmektedir

Kandilli ile arasında yaklaşık 1,5 kilometrelik kuş uçuşu mesafe bulunan diğer bir yerleşme olan Çamlı bölgesinin de alanda kalan diğer yapılar ile birlikte gelen ziyaretçilerin doğa yürüyüşleri yapacağı, yoğun bitki örtüsü arasında kaybolmuş olan eski ancak ziyaret edilebilmesi için gerekli koruma önlemleri alınmış endüstri yapılarını keşfedeceği bir endüstri arkeolojisi parkı olarak Kandilli bölgesine eklenmesi gerekmektedir. Bu hem Çamlı bölgesinin korunmasını ve Yukarı Kandilli Bölgesi'nin de gelişmesini, hem de Aşağı Kandilli'de kalan otel ziyaretçilerinin deneyimlerinin çeşitlendirilmesini sağlayacaktır. Yoğun bitki örtüsünün içerisinde odaklar arasında yeni açılacak yürüyüş ve bisiklet rotaları ile bu üç bölgenin birbirine eklenmesi sağlanacaktır.

Karadeniz'in yıkıcı gücünün her gün biraz daha zarar verdiği Aşağı Kandilli'de ve Çamlı'daki sanayi yapıları, ancak uygun ve yüksek nitelikli bir restorasyon uygulaması ile korunabilecektir. Yaklaşık 2 yıl sürecek ve maliyeti oldukça yüksek çıkacağı düşünülen bu proje için, güçlü bir yatırımcı bulunması ve bir çeşit yap-işlet-devret modeli ile finanse edilmesi sağlanmalıdır. Böylesine güçlü bir yatırımcı, bölgenin bir turizm bölgesi olarak kalkınmasına da ayrıca katkı sağlayacaktır.

### **Kireçlik ve Alacağzı'nın Plaj Turizmi için Düzenlenmesi**

Ait olduğu TTK müessesesinin uzun yıllar önce terk ettiği ve esasında kolaylıkla hammadde ulaşımı yapılabilen diye seçilen bu iki küçük koyda, endüstriye ait bazı iskele ve yükleme yapıları, ekonomalar ve baca ağızları gibi endüstri mirasına ait yapılar bulunmaktadır. Kandilli çevresindeki bu mikro-bölgelerin, çevredeki yoğun yaz turizmi talebini endüstri mirasına olan farkındalığı da arttırarak karşılayacağı ve peyzajıyla eşsiz deneyimler sunacağı düşünülmektedir. Bu alanlara yönelen ulaşım akslarının iyileştirilmesi ve koylardaki günübirlik yaz turizminin geliştirilmesine paralel olarak ufak ölçekli konaklama, yeme içme mekanlarının geliştirilmesi ile çok kısa sürede ve az maliyetle Kandilli çevresinde düşünülen turizm odağına hizmet etmesi düşünülmektedir. Batı Karadeniz Kalkınma Ajansının 2018 yılı Küçük Ölçekli Altyapı Mali Destek Programı kapsamında Kandilli Belediyesinin başvuru sahibi olduğu Batı Karadeniz Turizminde Yeni Marka Kandilli Projesiyle Alacağzı Plajında plaj ve sahil düzenlemeleri hayata geçirilmiştir.

### **Kurucaşile Denizcilik Yaşayan Müzesi**

Bartın ve çevresi, kendisine has tekne tasarımları ile nehir ve deniz taşımacılığında kullanılan gemi ve teknelerin geleneksel olarak üretildiği ana merkezlerdendir. Kerestecilik endüstrisinin bölgenin bitki örtüsü nedeniyle oldukça geliştiği, keresteciliğin de doğal olarak tekneleştiği beslediği bölgeye ait neredeyse yüze yakın tekne çeşidi bulunmakta, yerel üreticiler kullandıkları geleneksel teknikler ile çeşitliliği hayatta tutmaya çalışmaktadır. Bartın'ın

Kurucaşile ilçesi, tekne ve gemi üreticiliği konusunda en önemli merkez halini almıştır. Bölgedeki tekne üreticiliği, çeşitli fonlarla ayakta tutulmaya çalışılmakta, yerel üreticilerin özverileri ile devam ettirilmektedir.

Denizcilik Yaşayan Müzesi, tekne üreticiliği ve onun etrafında gelişen kültürel hayatı, geleneksel teknikleri korumak ve aynı zamanda turizm ögesi olarak zenginleştirmeyi amaçlamaktadır. Kurucaşile'nin tekne üreticiliği yapılan bölgelerinin uluslararası örneklerde olduğu gibi bir yaşayan bir müze olarak dönüştürülmesi, gelen turizm geliri ve ilgisi ile yerel tekne üreticilerinin ve yerel ekonominin desteklenmesi hedeflenmektedir. Yaz sezonunda üretilen tekneler ile yapılacak, Kurucaşile'den Amasra ve Mugada - Güzelcehisar'a kadar uzanan deniz turları ile bölgede üretilen kereste ürünlerinin endüstrinin kullanımı için denizyoluyla taşınması gibi farklı deneyimler de bu alanda sunulabilecektir.

### 4.1.3. Ulaşım Projeleri

#### Kandilli ve Çevresindeki Karayollarının Yenilenmesi

Bu raporda, Kandilli ve çevresinin yoğun bir turizm odağı olarak geliştirilmesi önerilmektedir. Ancak, bölgedeki yoğun madencilik ve taşımacılık hareketliliği yüzünden, kıyıda kalan Kandilli, Çamlı, Alacağzı ve Kireçlik ile Zonguldak-İstanbul karayolu arasında kalan yollar oldukça harap olmuş durumdadır. Yoğun yağış alan bölgede, taşımacılığın da yoğun baskısı yüzünden yollar her geçen gün bozulmaktadır. Oluşturulması düşünülen turizm odağının, ziyaretçilerin ve bölge sakinlerinin kullanabilmesi için bu ara yolların yenilenmesi, kömür ve malzeme taşımacılığı için alternatif yolların belirlenmesi ve Kandilli yol ayrımında yer alan Yöresel Ürünler Pazarı'ndan Kandilli Merkezine kadar yolun iyileştirilmesi önerilmektedir.

#### Zonguldak - Çatalağzı Karayolu'nun İyileştirilmesi

Çatalağzı bölgesinde önerilen Çatalağzı Bölge Müzesi ve Işıkveren Sanayi Müzesi'nin kurulmasıyla bölgenin iki önemli turizm odağına kavuşması beklenmektedir. Ancak Zonguldak ile bu bölge arasında kalan yollar, taşımacılığın ve yoğun kullanımın etkisiyle yıpranmakta ve bu sebeple ziyaretçilerin iyi bir deneyim elde edememesine neden olmaktadır. Çatalağzı'ndaki endüstri yapılarının birer kültürel miras ögesi olarak yeniden düzenlenmesine ek olarak, bölgeye gelen yolların da yoğun müdahaleden kaçınılarak, kalitesinin yükseltilmesi ve iyileştirme yapılması önerilmektedir.

#### 4.1.4. Eğitim Projeleri

##### **Maden Şehitlerinin Ailelerinin Endüstri Mirası Turizminde İstihdam Edilmesi**

Batı Karadeniz Bölgesi, bölge sosyal tarihinde önemli olan birçok maden kazasına sahne olmuştur. Kentte yaşayan neredeyse herkesin madencilik ile ilgili olduğu bölgede, meydana gelen bu kazalar hafızalarda başa çıkması kötü anılar bırakmıştır.

Madenlerde hayatlarını kaybeden emekçilerin aileleri, kömür madenciliğinin hayatlarını geçindirdikleri bir iş kolu olmasından aile bireylerini kendilerinden alan bir zorunluluğa evrildiği zor süreçler geçirmektedir. Bu işçilerin aileleri için destekleyici bazı sosyal projeler geliştirilmesi, bu bireylerin madencilik ile ilgili olan bağlarının onarılması, içinde buldukları zor durumun iyileştirilmesi için zorunlu bir yöntem olarak öne çıkmaktadır.

Maden Şehitleri'nin çocuklarının 3 aylık ücretsiz bir ön eğitim programından geçirilerek önerilen dönüşüm projelerinde çeşitli görevlerde istihdam edilmesi sosyal bir kalkınma projesi olarak önerilmektedir. Bu eğitim kapsamında gençler, üniversitelerin turizm bölümlerinin akademisyenleri, emekli maden işçileri, yerel endüstri mirası araştırmacılarıyla bir araya getirilerek endüstri mirası hakkında eğitilmesi, bölgenin tamamına dair genel bir endüstri tarihi eğitimi görmesi ve bölgeye gelen ziyaretçilere verilecek hizmetlerde görevlendirilmeleri önerilmektedir. Böylece endüstrinin ihmalkar yanlarından sosyal olarak zarar görmüş olmuş olan gençlerin, kendilerine bir meslek kazandırılarak sosyal hayatta desteklenmeleri, kentte endüstri mirasına ait bireysel bilinçlenmenin artırılması hedeflenmektedir.

İlgili kanunda, turizm ile ilgili rehberlik faaliyetlerini yalnızca turizm rehberliği brövesini sahip olanlar gerçekleştirebilmektedir. Bu bağlamda, bu program dahilinde yetiştirilecek bu gençlerin, turizme dair destekleyici görevlerde istihdam edilmeleri sağlanabilir. Müze görevlisi, gişe görevlisi, kütüphane ya da arşiv sorumlusu, asistan gibi görevlerde çalışarak bölgede desteklenmesi amaçlanan endüstri mirası turizminin yerel halkta ihtiyaç sahibi olan kesimlere de destek olması amaçlanmaktadır.

Bu sosyal destek projesi, her sene 10 gencin katıldığı 3 aylık bir eğitim programı olarak düşünülmüştür. İhtiyaca yönelik olarak her sene açılacak bu programın mezunları, kendileri için oluşturulan sertifikalara sahip olacak, endüstri mirası ile ilgili görevlerde iş bulabilmeleri teşvik edilecektir. Böyle bir eğitim programının giderleri, eğitim mekanı, eğitmenlerin maaşları, saha gezileri, araç gereç ile sınırlıdır; 3 aylık bir eğitim programının masraflarının yaklaşık 60 bin lira olacağı düşünülmektedir.



## Farklı Gruplara Yönelik Bilgilendirme Turları ve Farkındalık Çalışmaları

Batı Karadeniz Endüstri Rotası, ulusal ve uluslararası turizm için niteliği yüksek bir turizm odağı olma amacıyla oluşturulmaktadır. Batı Karadeniz Bölgesi'nin endüstri mirası, bölgenin eşsiz doğal güzellikleri, kültürü ve tarihiyle entegre edilerek bireysel ve grup ziyaretçilere sunulacak, bölgenin turizm potansiyeli arttırılacaktır.

Rotanın oluşturulmasına paralel olarak, bölgede endüstri turizmine yönelik dönüşüm projeleri zaman içerisinde gerçekleştirilerek, Endüstri Rotası'nın içeriği geliştirilecek ve sunulan turizm deneyimi çeşitlendirilecektir.

Ulusal çapta ve bölgede faaliyet gösteren turizm rehberleri, acenteleri ve akademisyenlerinin endüstri rotasında gerçekleştirilen güncel çalışmalardan haberdar edilmesi, gerçekleştirdikleri ziyaretlerden geri dönüş ve fikirlerin alınması, endüstri mirası turizminin bölgede var olan kültür, tarih ve doğa gezilerine bir alternatif olarak sunulması için 1 haftalık saha gezilerini içeren eğitim, info tur ve farkındalık programları yürütülmesi önerilmektedir. İl Kültür Turizm Müdürlüğü, Üniversite ve turizm paydaşlarının işbirliğiyle organize edilebilecek endüstri mirası paydaşlarının turizm çalışanları ile bir araya geldiği bu programlarla, endüstri rotasının tanınırlığa erişmesi ve rotanın gün geçtikçe geliştirilmesi amaçlanmaktadır. Bölgedeki temel turizm paydaşları için benzer saha gezilerinin önemli uluslararası endüstri odaklarını ziyaret etmek ve Batı Karadeniz Endüstri Rotası'nın uluslararası anlamda yeterliliğini test etmek amacıyla gerçekleştirilmesi önerilmektedir.

## Kömür Havzası Araştırma Enstitüsü

Batı Karadeniz Bölgesi'nde yapılan endüstri mirası araştırmaları bugüne kadar çoğunlukla yerel araştırmacıların inisiyatifleriyle ve çoğunlukla bireysel olarak ilerlemiş, endüstri mirasına dair kapsamlı bir araştırma programı ortaya koyulamamıştır. Endüstri ve sonrasına dair bütüncül kararların alınmasına yönelik ilk öneri İlhan Tekeli tarafından Zonguldak Bölgesi Ön Planı'nda ortaya koyulmuş ancak bu öneri uygulanamamıştır. Bundan başka İstanbul Üniversitesi bünyesinde Ziyaeddin Fahri Fındıkoğlu tarafından kurulan Karabük Araştırma Merkezi de Karabük özelinde bölgeye dair sanayi sosyolojisini inceleme çalışmaları yapmış, ancak bu enstitü de kalıcı olamamıştır.

Batı Karadeniz Bölgesi'nde kömürün bulunmasıyla yaşanan sanayi ve sosyal gelişmelerini ve buna bağlı olarak devinen kültür mirasını araştıran bir kuruluşun olmaması, uzun vadede bölgeyle ilgili yapılan çalışmaların sonuçlandırılmamasına, araştırmaların bireysel seviyede kalmasına veya yapılan kapsamlı çalışmaların gerekli ilgiyi ve uygulama seviyesini görmemesine yol açmıştır.

Bölgede kurulacak, sembolik adı "Kömür Havzası Araştırma Enstitüsü" olarak önerilen bölgesel araştırma enstitüsünün olası amaçlarına aşağıda yer verilmiştir;

- Yerel araştırmacıların desteklenmesi
- Endüstri mirası envanterinin geliştirilmesi
- Lisansüstü öğrencilerin araştırmalarının desteklenmesi
- Ortak koruma ve terk etme programlarının geliştirilmesi
- Kentsel ve anıtsal sit alanlarının ilan edilmesi için çalışma yapılması
- Araştırmacıların çalışmalarını ve koleksiyonlarını teslim edebileceği bir arşiv oluşturması
- Endüstri Mirası ile ilgili etkinliklerin ve toplantıların yapılması
- Bölgenin endüstrisi ile ilgili kültürel, sosyolojik, kentsel, mimari ve ekonomik araştırmaların teşvik edilmesi

Batı Karadeniz Bölgesi'nde yer alan üniversitelerin ilgili bölümleri yerel kamu kuruluşları ve paydaşlar ile ortak çalışabilecek Araştırma Enstitüsü'nün, kapsayıcı akademik rolüyle bölgedeki araştırmaların ev sahibi olması hedeflenmektedir. Enstitüde, ana yöneticisi olarak 1 kişi, bölge içinde yer alan kentlere ya da konulara göre uzmanlaşmış 5 akademisyen, destek görevlerde yer alacak 10 öğrenci/asistan, 2 teknik personel, 2 idari personel, 4 hizmet ve güvenlik elemanı, araştırmalarını gerçekleştirmek üzere 2 misafir araştırmacı istihdam edilmesi öngörülmektedir. Böyle bir enstitünün sağlıklı bir şekilde çalışabilmesi için ön görülen tahmini aylık giderler 300 bin lira civarındadır. Bu sebeple Kömür Havzası Araştırma Enstitüsü'nün sponsorluk esaslarıyla kurulması ve yönetilmesinin bir gereklilik olduğu öne çıkmaktadır. Geçmişte bölgede yatırım yapmış, günümüzde de ülkemizin sosyal ve kültürel ortamını sponsorluk yoluyla destekleyen bankaların ve kamu özel iştiraklerinin, ülkemizdeki büyük kentlerde uyguladıkları örneklerin benzerini bu bölgede kurmak üzere yatırımda bulunmasının dikkati çekilmesi gerekmektedir. İş Bankası, Garanti Bankası, Akbank gibi ülkede kültür ortamına oldukça yoğun yatırımları olan bankaların ilgisinin çekileceği sponsorluk dosyaları ve fizibilite raporlarının hazırlanması önerilmektedir.

#### 4.1.5. Markalaşma Projeleri

Batı Karadeniz Bölgesi'nin ulusal ve uluslararası ağlara üyeliği ile markalaşmasına imkan sağlayacak ve endüstri mirasıyla ilişkili aşağıdaki alanlarda dosyalar hazırlanarak projeler yürütülebilecek ve başvurular yapılabilecektir. Endüstri mirasıyla ilintili söz konusu alanlar aşağıda sıralanmıştır;

- UNESCO Dünya Kültür Mirası listesine başvuru (endüstri mirası odağında)
- UNESCO Öğrenen şehirler Ağına başvuru (endüstri mirası alanında)
- UNESCO Yaratıcı şehirler Ağı'na başvuru (edebiyat alanında)  
UNESCO UNITWIN ile üniversite eşleşmeleri (endüstri mirasına hizmet edecek şekilde)
- Avrupa Endüstri Miras Rotasına (ERIH) Üyelik
- Zonguldak'ın endüstri mirasında kentsel sit olması
- Tarihi Kentler Birliğine üyelik

## 4.2. Endüstri Turizminin Geliştirilmesi

### 4.2.1. Rota ve Tur Tasarımları

Kent içinde kalan eski değerini yitirmiş ve atıl duruma geçmiş endüstriyel alanların kentsel dönüşüm projeleri kapsamında yeni kullanımlarla kent hayatına yeniden kazandırılması, gelişmiş ve gelişmekte olan ülkelerde güncelliğini koruyan bir akımdır. Endüstriyel alanların dönüşümünde kamusal faydayı öne çıkaracak, bununla birlikte kentsel tasarım perspektifinden kentlilerin yaşam kalitesine önemli katkılar sunacak projelere olan gereksinim önem kazanmıştır.

Dünyada özellikle kent merkezlerinde yer alan eski endüstri alanları hem kamu hem de yatırımcılar tarafından eski işlevlerini korumaları ya da yeni bir işlevle tekrar hayata geçmeleri amacıyla yenilenmeye çalışılmıştır ve zamanla endüstri bölgelerinin “Endüstriyel Miras Turizmi” adıyla dönüştürülmesi haline gelmiştir. Kısmen yeni bir turizm çeşidi olan endüstriyel miras turizmi Batı Karadeniz Bölgesinin de yeniden yapılanması için bir araç olarak görülmektedir.

Avrupa'nın kullanılmayan birçok alanında endüstriyel miras turizmini geliştirme programları uygulanmaktadır. Başta İngiltere, Almanya, Hollanda ve Belçika olmak üzere Avrupa ülkelerinde, fonksiyon kazandırarak koruma esasına dayanan bir turizm türü olarak ön plana çıkmaktadır.

Batı Karadeniz Bölgesinin sanayi geçmişi endüstri mirası turizmi potansiyelini ortaya koymaktadır. Bölgenin kömür havzası üzerinde yer alması hem kömürün hem de kömüre bağlı demir-çelik sanayisinin önem kazanmasını sağlamıştır.

Zonguldak Kömür Havzası bu anlamda bölgede en yüksek potansiyele sahip alan olarak görülmektedir. Karabük ili ise demir-çelik sanayisinde ön plandadır. Bartın ise bölgenin sanayi sektöründe istihdam edilen nüfusunun sayfiye alanı olmasının yanında, mobilya ve kereste sektöründe öne çıkmıştır. Üç ilde de bu doğrultuda sanayi odaklı kentsel gelişim oluşmuştur.

Tüm bu sanayi geçmişi ve potansiyeller göz önünde bulundurulduğunda Batı Karadeniz Bölgesi'nde Zonguldak ili için öne çıkan misyonlardan biri endüstriyel miras turizmi olarak düşünülmektedir.

Zonguldak Merkez ilçede endüstriyel miras turizmine kaynak olabilecek işlevini yitirmiş sanayi tesisleri arasında özellikle Merkez Lavuarı Dekantasyon Kuleleri, Çaydamar Tesisleri ile Üzülmaz bölgesinde yer alan Üzülmaz Eski Lavuar Binası, Eski Atölye Binası ve Rombaki konağı ön plana çıkmaktadır. Halihazırda Üzülmaz Eski Lavuar Binası, Eski Atölye Binası ve yapılarının yer aldığı alanı kapsayan Üzülmaz Kültür Vadisi Projesi için çalışmalar sürdürölmektedir.

Ereğli ilçesinde ise Kandilli bölgesinin önemli bir endüstri mirası olarak turizme kazandırılmasına yönelik girişimlerde bulunulmuştur. Kandilli sahilde yer alan Türkiye Taşkömürü Kurumuna ait varagel ve çevresindeki sanayi yapıları, yer aldıkları bölgedeki toprak kayması tehlikesi sebebiyle atıl duruma düşmüştür. Buradaki endüstriyel mirasın korunmasını sağlamak adına zemin iyileştirme ile beraber turizm amaçlı yeni bir fonksiyon kazandırılması gündeme gelmiştir. Bu alan ile ilgili çalışmalar devam etmektedir.

Ayrıca bölgede kömürün ve demir-çelik ürünlerinin taşınması amacıyla yapılmış Ankara'dan kalkan İrmak-Karabük-Zonguldak Demiryolu ile iç kömür taşımacılığında kullanılan Kozlu-Üzülmaz Demiryolu ve artık kullanılmayan ve rayları sökülmüş Ereğli-Armuışuk Demiryolu güzergahı endüstriyel mirasın önemli ögelerindedir.



## 4.2.2. Mevcut Endüstri Mirası Rotaları

### *Zonguldak Endüstri Mirası Rotası*

Zonguldak'ın endüstriyel geçmişi ve sahip olduğu kültürel değerler merkezde yoğunlaşmış durumdadır ve halihazırda turizme uygun alanlar bakımından önemli bir turizm rotası oluşturulmasına imkan sunmaktadır.

Bireysel ve turlar için gezi rotası (1 günlük)

- Zonguldak Maden Müzesi ve Eğitim Ocağı
- Karaelmas Maden Şehitleri Müzesi
- Zonguldak Feneri
- Fener Varagel Tünelinden Liman Alanına Yürüyüş
- Hızlı Kömür Yükleme İskelesi (Şarjöman Rapid)
- Merkez Lavuar Alanı

### *Yeşil Rota (Kömüre Giden Demiryolu)*

Zonguldak Kömür Havzasının ve Batı Karadeniz Bölgesinin madencilik, kömür ve demir-çelik geçmişine ışık tutan ve Türkiye'nin endüstrileşme tarihinde önemli bir yeri olan Kömüre Giden Demiryolu, bölgenin endüstri tarihi, doğa ve kültür odaklarının harmanlamasıyla Yeşil Rota ismiyle turizmde yeni bir destinasyon rotası oluşturulması amacıyla geliştirilmiş konsept bir tren turizmi projesidir. Proje, bölgenin mevcut turizm ve kültür değerlerini hâlihazırdaki tren yollarıyla bütünleştirilerek eşsiz bir turizm koridoru, alternatif bir turizm güzergâhı ve yeni bir destinasyon oluşturmaktadır.

Bireysel ve turlar için gezi rotası (2-3 günlük)

- Ankara Garından trene biniş
- Eskipazar İstasyonu (Hadrianapolis Antik Kenti)
- Karabük Garı (Tarihi Safranbolu gezisi ve konaklama)
- Yeşil Yenice İstasyonu (Şeker Kanyon, İhlamur Teras ve Yenice Ormanları)
- Filyos İstasyonu (Filyos Kalesi, Tios Antik Kenti, Filyos Sahili)
- Zonguldak Garı (Gökgöl Mağarası, Endüstri Rotası ve Zonguldak'ta konaklama)

### 4.2.3. Önümüzdeki Yıllarda Uygulanabilecek Öneri Rotalar

#### ***Batı Karadeniz Endüstri Rotası***

Batı Karadeniz Endüstri Rotası, Batı Karadeniz Bölgesi'nde endüstri mirası hakkında farkındalığı arttırmayı ve endüstri mirası öğelerini kültür turizmi için bir destinasyon haline getirmeyi amaçlayan, alt 4 rotadan oluşan bir gezi programıdır. Batı Karadeniz Endüstri Rotası için önerilen kısa turlar, seyahat acentelerinin tur programlarına dahil olabileceği gibi bireysel seyahat eden diğer gruplar için de zamanı iyi kullanmaya ve minimum sürede bölgenin endüstri mirasına dair maksimum yer görmeyi hedefler şekilde oluşturulmuştur.

Bölgede mevcut endüstri turizmine dair tur ve turist hareketliliği olmadığından, endüstri rotası hazırlık çalışmalarında ortaya çıkan ve önerilere dönüştürülen projeler etrafında ideal olacak şekilde kurgulanmıştır. Batı Karadeniz Endüstri Rotası'nın, alt bileşenleri ile birlikte ERIH'e bölgesel ölçekte girilmesi tavsiye edilmektedir.

#### ***Karabük-Zonguldak Rotası***

Karabük-Zonguldak Türkiye Sanayileşme Rotası, Erken Cumhuriyet döneminde bölgede kurulan endüstri alanlarının ziyaret edilerek, 20. yüzyılın başında ayağa kalkmaya çalışan ülkenin ideallerinin kültür tarihi açısından değerinin anlaşılmasını hedeflemektedir. Batı Karadeniz Endüstri Rotası'nın ana omurgasını, iki günlük turlarıyla bu rota oluşturur.

Bireysel gezi rotası (2 günlük)

#### 1. Gün

- Ankara'dan tren ile sabah erken saatte çıkış
- Sabah Karabük garına varış
- Kardemir Demir Çelik Müzesi'nin ziyareti
- Yenişehir Mahallesi'ndeki konutlar ve sosyal donatılar etrafında gezi yürüyüşü
- Karabük-Filyos arasında tren yolculuğu
- Filyos'ta öğle yemeği
- Filyos-Çatalağzı arasında tren yolculuğu
- Işıkveren Sanayi Müzesi'nin ziyareti
- Çatalağzı Bölge Müzesi'nin ziyareti
- Çatalağzı-Zonguldak arasında tren yolculuğu, akşam Zonguldak'ta konaklama

## 2. Gün

- Zonguldak merkezde, Fener Mahallesi etrafında yürüyüş
- Varagel Tüneli'nden Zonguldak Limanı'na iniş
- Zonguldak Limanı ve kıyı şeridinde yürüyüş
- Yürüyerek Çaydamar Yaşayan Madencilik Müzesi'ne varış
- Yürüyerek / özel araçlar ile Zonguldak Maden Müzesi'ne varış ve ziyaret
- Eğitim Ocağını ziyaret,
- Üzülmez Kültür Vadisi'ne geçiş ve müze-restoranda yemek
- Özel araçlar ile Gökgöl Mağarası'na varış ve ziyaret
- Araçlar ile yukarı Üzülmez'e varış
- Karaelmas Maden Şehitleri Müzesi gezisi
- Yukarı Üzülmez'de yer alan Seyfi Arkan yapılarının, lokal ve stadyum etrafında gezi ve Rombaki Çocuk Bilim Evi'ni ziyaret
- Zonguldak merkeze dönüş
- Akşam yemeği

## Turlar için gezi rotası (2 günlük)

### 1. Gün

- Sabah Karabük'e varış
- Kardemir Demir Çelik Müzesi'nin ziyareti
- Yenişehir Mahallesi'ndeki konutlar ve sosyal donatılar etrafında gezi yürüyüşü
- Karabük'ten çıkış, Filyos'a yolculuk
- Filyos Ateş Tuğla Fabrikası gezisi
- Filyos'ta öğle yemeği
- Filyos'tan çıkış, Çatalağzı'na varış
- Işıkveren Sanayi Müzesi'nin ziyareti
- Çatalağzı Bölge Müzesi'nin ziyareti
- Zonguldak'a varış, akşam Zonguldak'ta konaklama

### 2. Gün

- Zonguldak merkezde, Fener Mahallesi etrafında yürüyüş
- Varagel tüneli'nden Zonguldak Limanı'na iniş
- Zonguldak Limanı ve kıyı şeridinde yürüyüş
- Tur otobüsüyle Çaydamar Yaşayan Madencilik Müzesi'ne varış
- Tur otobüsüyle ile Maden Müzesi'ne varış ve ziyaret

- Eğitim Ocağını ziyaret,
- Üzülmöz Kültür Vadisi'ne geçiş ve müze-restoranda yemek
- Gököl Mağarası'na varış ve ziyaret
- Tur otobüsü ile yukarı Üzülmöz'e varış
- Karaelmas Maden Şehitleri Müzesi gezisi
- Yukarı Üzülmöz'de yer alan Seyfi Arkan yapılarının, lokal ve stadyum etrafında gezi ve Rombaki Çocuk Bilim Evi'ni ziyaret
- Zonguldak merkeze dönüş
- Akşam yemeği

### ***Kozlu-Üzülmöz Rotası***

Kozlu-Üzülmöz Demiryolu Rotası, bir turizm projesi olarak hayata geçirilmesi düşünölen Kozlu-Üzülmöz Demiryolu projesini temel alarak, Zonguldak'ın madencilik etrafında gelişen karmaşık kent yapısını ve endüstriyel alanların etraflarında kurgulanan sosyal donatıları ile birlikte algılanmasını amaçlayan bir rotadır. Bu rota, bireysel ya da tur gruplarıyla yapılabilir, bu rotayı gezen ziyaretçilerin, Zonguldak Merkezi'nin etrafında dağınık halde bulunan kömür işletmelerini kompakt bir şekilde gözlemlemesi hedeflenir.

- Sabah tren ile Zonguldak limanından hareket
- Çaydamar Yaşayan Madencilik Müzesi'nde durak, ziyaret
- Zonguldak Maden Müzesi'ne varış
- Zonguldak Maden Müzesi'ni ziyaret
- Eğitim Ocağında deneyim turu
- Üzülmöz Kültür Vadisi'ne varış
- Üzülmöz Kültür Vadisi ziyareti
- Üzülmöz Kültür Vadisi'nde müze restaurantta öğle yemeği molası
- Yukarı Üzülmöz'e varış
- Karaelmas Maden Şehitleri Müzesi gezisi
- Yukarı Üzülmöz'de yer alan Seyfi Arkan yapılarının, lokal ve stadyum etrafında gezi ve Rombaki Köşkü'nü ziyaret
- Tren ile Kozlu yönüne hareket
- Kozlu'da Madencilik hakkında sahada bilgilendirme gezisi
- Araçlar ile Kılıç'a hareket
- Kılıç ve çevresindeki sosyal donatılarının etrafında yürüyerek tur

### **Çaycuma-Filyos-Bartın Rotası**

Çaycuma-Filyos-Bartın Kültür Rotası ziyaretçilerine Batı Karadeniz Bölgesi'nin kuzeydoğusunda, coğrafyanın kendi güzellikleri ile beraber, coğrafyaya bağlı geleneksel yapım yöntemlerine ve bölge kültürüne odaklanan bir gezi sunmayı amaçlamaktadır. Bu bölgede turizm faaliyeti potansiyeli olan odakları hem kara yoluyla, hem de deniz yoluyla bir araya getiren bir tur olma özelliğini taşımaktadır. Batı Karadeniz Endüstri Rotası altında ziyaretçilerine kadim üretme tekniklerini ve bölgenin kültür tarihini göstermektedir.

#### Bireysel gezi rotası

- Sabah Çaycuma'ya varış
- Kadioğlu Mozaikleri'nin ziyareti
- Filyos'a yolculuk
- Tios Antik Kentinde gezi
- Filyos Ateş Tuğla Fabrikasını Ziyaret
- Güzelcehisar'a varış
- Güzelcehisar Lav sütunlarını ziyaret
- Amasra'ya varış
- Öğle Yemeği
- Amasra Gezisi
- Kurucaşile'ye varış
- Kurucaşile Yaşayan Denizcilik Müzesi'ni Ziyaret
- Akşam Yemeği

#### Turlar için gezi rotası:

- Sabah Çaycuma'ya varış
- Kadioğlu Mozaikleri'nin ziyareti
- Filyos'a yolculuk
- Tios Antik Kentinde gezi
- Filyos Ateş Tuğla Fabrikasını Ziyaret
- Filyos'tan tekneler ile Amasra'ya hareket, otobüslerin Kurucaşileye hareketi
- Denizden, Güzelcehisar-Mugada arasındaki lav sütunlarını ziyaret
- Amasra'ya varış
- Öğle Yemeği
- Amasra Gezisi
- Tekneler ile Kurucaşile'ye varış



- Kurucaşile Yaşayan Denizcilik Müzesi'ni Ziyaret
- Akşam Yemeği ve otobüsler ile dönüş

### **Ereğli-Kandilli Rotası**

Ereğli-Kandilli Endüstriyel Peyzaj Rotası, Ereğli ile Kandilli arasındaki ilişkiyi hem karayolu hem de işlevini yitirmiş demiryolu üzerinden kurgulayarak, yoğun bitki örtüsü arasında kaybolmuş gizli endüstriyel miras odaklarını ziyaretçilere göstererek, hem doğanın terkedilen binalar üzerindeki etkisini, hem de endüstrinin en zor coğrafyalarda bile kendisine çalışma alanı bulabilmesini anlatmayı amaçlamaktadır. Güzergah üzerinde bisiklet ve yürüyüş yolları ile oturma ve seyir noktaları yapılarak endüstriyel mirasın ziyaretçilere yaşatılması planlanmaktadır.

Bireysel gezi rotası:

- Sabah Ereğli'den Ölüce Feneri'ne gidiş
- Ölüce Feneri ziyareti
- Araç ile kıyadaki yol takip edilerek Kandilli'ye varış
- Kandilli merkezindeki işçi konutları, sosyal tesisler etrafında gezi
- Araç ile aşağı Kandilli'ye varış
- Varagel ile inerek aşağıdaki restoranda öğle yemeği
- Oluşturulan yürüyüş rotası ile Çamlı Endüstri Arkeolojisi Parkı'nı ziyaret
- Araç ile Armutçuk tren güzergahına varış
- Armutçuk tren güzergahından başlayan yürüyüş ve bisiklet rotasını gezi

Turlar için gezi rotası:

- Sabah Ereğli'den Ölüce Feneri'ne gidiş
- Ölüce Feneri ziyareti
- Tur otobüsü ile kıyadaki yol takip edilerek Kandilli'ye varış
- Kandilli merkezindeki işçi konutları, sosyal tesisler etrafında gezi
- Kandilli'nin üst kotlarından TTK Armutçuk Müessesesi'ne bakış ve bilgilendirme
- Tur otobüsü ile Çamlı Endüstri Arkeolojisi Parkı'na varış
- Kafeterya/restoranda öğle yemeği arası
- Yürüyüş rotasından, Çamlı'dan Kandilli'ye varış
- Aşağı Kandilli'deki yapıların ziyareti
- Tur otobüsü ile Ereğli'ye dönüş

## 4.3. Pazarlama

Endüstriyel miras öğeleri birer turistik ürün olarak ele alınırken sıklıkla somut değerler önemszenmektedir. Somut olmayan kültürel ve sosyal değerler ise geri planda kalmaktadır. Ancak pazarlama hedefleri oluşturulurken endüstrinin bulunduğu yerde yarattığı sosyal, ekonomik, kültürel ve çevresel tüm etkileriyle birlikte değerlendirilmesi gerekmektedir.

Turizm odağından bakıldığında dünyada en çok ziyaret edilen endüstriyel miras alanları başında aşağıdaki türlerde alanlar gelmektedir (Uysal, 2018):

1. Cevhere dayalı üretim alanları (kömür, altın vb.)
2. Bütünleşik (kompleks) endüstri alanları (metal, demir çelik vb.)
3. İmalat endüstri alanları (tekstil, makine, tarımsal vb.)
4. Ulaşım altyapıları (demiryolu, kanal, köprü vb.)

Çok sayıda ziyaretçi ağırlayan bu alanlara turizm aktivitesi olarak rehberli turlar düzenlenmekte, alanların tarihi hikayeleri yaratıcı yorum ve sergileme yöntemleri ile aktarılmakta ve bu alanlarda birçok farklı turistik faaliyet ve etkinlikler gerçekleştirilmektedir. Endüstriyel miras ve turizm ilişkisi Avrupa'da yoğun olarak görülmekte ve endüstri mirasının bir turizm ürünü olarak pazarlanması için farklı çalışmalar yürütülmektedir.

Bu çalışmaların en önemlilerinden, endüstriyel mirasın tanıtımını ve bu değerli alanların turizm sektöründe birer ürün olarak pazarlanmalarını hedefleyen Avrupa Endüstriyel Miras Rotaları-European Routes of Industrial Heritage (ERIH) ağı ön plana çıkmaktadır. ERIH aracılığıyla geri planda kalmış ya da korunmamış endüstriyel miras alanlarının diğer endüstri destinasyonları ile bütünleşmesini ve turizmin sürdürülebilirliği ile korunmalarını sağlanmaktadır.

ERIH ağında Avrupa ülkelerinde yer alan 1700 adet endüstriyel miras alanı (üretim tesisleri, endüstriyel peyzaj alanları, teknoloji müzeleri) bulunmaktadır. Bu alanlardan bazıları endüstriyel miras rotaları kapsamında turizm amaçlı tanıtılmaktadır. ERIH'in endüstriyel miras turizmi kapsamında düzenlediği bazı rota ve etkinlik örnekleri ise şöyledir:



### Styrian Demir Rotası

Styrian Demir Rotası Avusturya'nın Eisenerz kentinde bulunan Avrupa'nın en büyük açık demir cevheri olan Erzberg madeni ve çevresindeki 100 km uzunluğundaki Styrian dağı bölgesini kapsamaktadır. Rota, 1986 yılından günümüze turizm amaçlı olarak geliştirilmektedir. Rota kapsamında bölgenin madencilik ve sanayi faaliyetlerine tanıklık eden birçok tarihi mekân ve çeşitli müzeler (su temini, demir eritme, bakır madeni vb.) bulunmakta ve turlar

(Erzberg Macerası) düzenlenmektedir (Avrupa Endüstriyel Miras Rotaları-Strain Iron Trail). Styrian dağları endüstriyel özelliklerinin yanı sıra doğasıyla da turistleri cezbetmektedir.

## Silesia Turizm Rotası

Polonya'nın Silesian Bölgesinde, iki tanesi dünya miras listesinde olmak üzere toplam 48 tesisi içeren alan endüstriyel miras rotası (400 km) olarak belirlenmiştir. Rota, Polonya'da önemli bir turizm destinasyonudur. Her yıl 700.000 kişi tarafından ziyaret edilmektedir. Rota güzergâhında endüstri festivalleri düzenlenmekte, güzergahta yer alan müze, kültür merkezi vb. olarak işlevlendirilmiş tesislerde veya ulaşım altyapısı alanlarında farklı etkinlikler (kömür madeni ziyareti, madencilik faaliyetleri, cam işçiliği, trene binme, konser, lazer gösterileri, işçi mahallelerini gezme vb.) gerçekleştirilmektedir. Rotada, 2010 yılındaki festivalde 1 günlük katılımcı sayısı 29.000 olarak hesaplanmıştır (Avrupa Endüstriyel Miras Rotaları-Silesia).



## Zollverein Kömür Madeni Kompleksi

Avrupa'nın en büyük kömür madeni olan Zollverein, Essen'de (Almanya) bulunmaktadır. Alanda 1851'den 1986 yılına kadar madencilik faaliyetleri kesintisiz devam etmiştir. Zollverein Kömür Madeni Kompleksi 2001 yılında UNESCO Dünya Mirası Listesine, 2006 yılında da Avrupa Endüstriyel Miras Rotası ağına (Ruhrgebiet Bölgesel Rotası) kaydedilmiştir. Dünya Miras Listesi'ne kaydedilmesinden sonra 2002 yılından bu yana alanın kültür ve iş merkezi olmasına dönük planlama çalışmaları yapılmıştır.



Mevcut durumda Zollverein Kömür Madeni Kompleksi önemli bir turizm destinasyonu olarak görülmektedir. Bu alanda müzeler, sanat, kültür, gastronomi, eğlence ve rekreasyon merkezleri bulunmakta ve çeşitli etkinlikler (festival, konser, sinema vb.) düzenlenmektedir. Destinasyon yılda ortalama yaklaşık 1,5 milyon turist tarafından ziyaret edilmekte ve alanda turistlere yönelik farklı 30 tur sunulmaktadır.

## Güney Yorkshire Turizm Rotası

Rota, Birleşik Krallığın Güney Yorkshire bölgesindeki Huddersfield, Sheffield ve Barnsley kentlerindedir. Bölgede, Orta Çağdan 1960'lı yıllara kadar ağır sanayi faaliyetleri (kömür ve demir) gerçekleştirilmiştir. Bu anlamda bölge endüstriye dayanan miras değerleri açısından zengindir. Rota kapsamında geçmiş dönemde döküm ve çelik atölyesi, kömür ocağı, tren istasyonu gibi kullanılan yapı grupları müze kompleksi ve çeşitli etkinlikler gerçekleştirildiği (sergi, zanaat işletmesi, antika merkezi vb.) alanlar olarak işlev kazandırılmış ve turizm ürününe dönüştürülmüştür (Avrupa Endüstriyel Miras Rotaları-Southwest Yorkshire).



Endüstri mirasının turizm odaklı değerlendirildiği ERIH ağı örneğinden yola çıkacak olursak, genel anlamda Türkiye'nin turizm politikalarına ve planlamasına bakıldığında endüstriyel miras değerlerinin turistik ürün olarak değerlendirilmediği görülmektedir. 2007 yılında yürürlüğe giren ve Türkiye'de turizmin yol haritası olarak adlandırılan "Türkiye Turizm Stratejisi 2023" belgesinde turizmin çeşitlendirilmesi konu başlığı altında endüstriyel miras turizmi yer bulamamıştır (Kültür ve Turizm Bakanlığı, 2007).

Koruma altına alınan endüstriyel miras değerleri, eğlence ve kültür merkezi veya müze işlevlerinde turistik ürün ya da odak olarak sunulsa da bu miras alanlarının çevresi, kültürü, tarihi ile bütüncül olarak değerlendirilemediği ve müzecilik anlayışında yeterli seviyeye ulaşamadığı baz alındığında Türkiye'de bu değerlerin tanıtımına ve pazarlanmasına yönelik projeler yeterli sayıda üretilememektedir. Ayrıca endüstri mirasının farklı turizm türleri ile entegrasyonu da sağlanamamaktadır. Bu kapsamda endüstriyel miras değerleri ve turizm ilişkisinin kurulması için daha bütüncül ve üst ölçekli politikalar üretilmesi gerekmektedir (Uysal, 2018).

Yeniden işlev kazandırılan mekânlar özellikle kültür ve sanat alanlarında hizmet verdikleri için kent içerisinde önemli bir yere sahip olmalarının yanı sıra çoğu uluslararası bir öneme de sahiptir. Yurt dışından, Louvre Müzesi, Tate Modern, Orsay Müzesi, Türkiye'den ise Santral İstanbul, Rahmi Koç Müzesi, Tarihi Havagazı Fabrikası Kültür Merkezi, Cer Modern, yeniden işlev kazandırılarak günümüzde kültür ve sanat alanlarında hizmet veren mekânlara birkaç örnektir (Kürşad & Pehlivan, 2017).

Fiziki ve sosyal anlamda atıl kalan yapıları kente tekrar kazandırma amacıyla yeniden işlevlendirme, kentsel tasarım uygulamaları kapsamında sık kullanılan bir yöntem haline gelmiştir. Kentlerin küreselleşmesinde ve birbirleriyle rekabetlerinde etkili bir şekilde uygulanan dönüşüm ve yenileme projeleri kentin pazarlanmasında ve imaj oluşturulmasında yaygın olarak kullanılmaktadır. Burada korumacı yaklaşımdan ziyade kenti bir cazibe merkezi haline getirme kaygısı ön plana çıkmaktadır (Bunulday, 2012). Yeniden işlev kazandırma projeleri tahrip olmuş ve atıl kalmış yapıların günümüz koşullarında güncellenerek kente kazandırılması için bir araç olarak kullanılmaktadır.

Tarihte endüstri alanında hizmet veren binaların dönüştürülmesi sık rastlanan bir durumdur. Endüstri mekânlarının dönüşerek uluslararası anlamda da önem kazanabileceğine dikkat çeken Urry (Urry, 1999) İngiltere'nin kentsel mekanında hızla sanayi terk edilirken, endüstriyel devrime ait çalışma alanlarının, evlerin ve sokakların "otantik" biçimde yeniden kurulması etrafında bir endüstri geliştiğini ve bu sayede çekici olmayan endüstrileşme alanlarının günümüzde İngiltere'deki en başarılı turistik yerlere dönüştüğünü ifade etmektedir. Dolayısıyla toplu dönüşüm geçiren alanlar gibi bağımsız çok sayıda mekân da yeniden işlev kazandırılarak kentlerin imajlarına da etki

etmekte, bu durum bu mekânların küresel anlamda tanınır hale gelmeleri için bir neden oluşturmaktadır. Bu bağlamda bu mekânların değerinin artırılması ve bulunduğu bölgenin bir turistik odak haline gelmesi sağlanmalıdır. Çünkü dünyada müzeler başta olmak üzere kültürel yapılar, bulunduğu kentin bilinirliğini artırmaktadır. Bir bakıma küresel bir rekabet içerisinde olan kentler için bu anlamda bilinir bir yapı/meکان o kent için fark yaratabilmek açısından büyük önem taşımaktadır.

Bu bağlamda endüstriyel miras değerlerinin turizm planlamasında değerlendirilebilmesine ve birer ürün olarak pazarlanmasına yönelik öneriler şöyledir:

- Endüstriyel miras öğelerinin sadece yapısal olarak restorasyonlarının yanı sıra çevrelerindeki peyzaj öğeleri ile bütünleştirilmeleri gerekmektedir.
- Endüstriyel miras öğelerinin buldukları bölgenin kültürünü, tarihini ve özgünlüğünü yansıtmaya yönelik kullanımlarla işlev kazandırılmalı, mirasın hikâyesi turizm ürününe dönüştürülmeli ve bu yönde proje önerileri geliştirilmelidir.
- Endüstriyel miras alanlarında eğitici ve eğlendirici faaliyetler düzenlenmeli ve bu alanlar turizm pazarlamasında farklı turizm türleri ile entegre edilerek sunulmalıdır.
- Endüstriyel miras öğelerinin yoğun olduğu yerlerde endüstri mirası rotaları belirlenmeli ve bu rotalarda rehberli turlar ve etkinlikler düzenlenmelidir.
- Endüstriyel miras öğeleri diğer turizm türleri ile entegre edilerek sunulmalı, aktivite çeşitliği bu bağlamda oluşturulmalıdır.

Batı Karadeniz Bölgesinin destinasyon olarak markalaşmasına yönelik çok sayıda alternatif uygulama bulunmasıyla birlikte bölgenin sahip olduğu endüstriyel miras; rakiplerinin taklit edemeyecekleri, benzersiz, sürdürülebilir, anlam ifade eden ve dikkat çekici deneyim fırsatlarının en başında gelmektedir. Çalışma kapsamında Batı Karadeniz endüstriyel mirasının “Biricik Destinasyon Önerisi” ile pazarlanması önerilmektedir. Bunun için öncelikle 1950’li yıllarda Reeves tarafından geliştirilen Biricik Satış Önerisinden (Gülsoy, 1999) daha sonra 2014 yılında Eskişehir endüstri mirası için yeniden yorumlanan Biricik Destinasyon Önerisine geçiş süreci (Yılmaz, 2014) incelenmiştir.

Biriciklik ya da eşsizlik kavramı üzerinden pazarlama stratejilerini oluşturmak Batı Karadeniz’e özgü niteliklerin ön plana çıkarılması gerektiği anlamına gelmektedir. Bu kapsamda bölgenin “endüstri alanında çok sayıda ilklerin yaşandığı bir yer olması” pazarlama kurgusunun merkezinde yer alacaktır. Kömürün ilk çıkarıldığı ve işlendiği yer olması, Cumhuriyet sonrası ilk termik santrale ev sahipliği yapması, ilk maden mektebinin ve ilk demir çelik fabrikasının burada kurulmuş olması ve ahşap gemi, tekne yapımının ilk görüldüğü kıyı yerleşimlerine ev sahipliği yapıyor oluşu gibi özellikleri Batı Karadeniz Bölgesi’ni “İlklerin Destinasyonu” yapmaktadır.



## 4.4. Eylem Planı

Çalışma kapsamında eylem planı oluşturulurken üst ölçek plan ve politikalarla da ilişki kurularak 4 adet strateji belirlenmiş ve hedefler ile eylemleri bu stratejiler altında kurgulanmıştır:

- Mevcut endüstri mirası öğelerinin korunması
- Yeniden kullanılabilirlik değeri olan yapıların tespiti ve yeniden işlevlendirilmesi
- Endüstri mirası turizminin güçlendirilmesi ve çeşitlendirilmesi
- Bölgede endüstri mirası konusunda yerel ve ulusal bilinçlendirilmenin sağlanması

Belirlenen stratejilere göre hedefler ve eylemleri tablolarda verilmiştir:

### Mevcut Endüstri Mirası Öğelerinin Korunması

Stratejiler	Hedefler	Eylemler
Mevcut Endüstri Mirası Öğelerinin Korunması	Rapor kapsamında çıkarılan envanterin geliştirilmesi	Yerel araştırmacıların desteklenmesi ve envantere katkı yapmasının sağlanması
		Envanterin çevrimiçi ortamda sunulması
		Yeni öneri envanter girişlerinin sağlanması
	Bölgedeki turizm/mimarlık fakülteleri ile endüstri mirası konusunda ortak çalışmalar yürütülmesi	Periyodik endüstri mirası toplantıları yapılması
		Lisans ve lisansüstü öğrenci çalışmaları ve araştırmalarının desteklenmesi
	Aktif olan endüstrilerin endüstri mirası öğelerinin korunması	Terk edilen binalar hakkında ortak koruma programları geliştirilmesi
		Hurda durumuna düşen makina ve ekipmanların korunması
		Kardemir, Erdemir, OYKA ve TTK ile ortak terk etme stratejileri oluşturulması
	Atıl durumda olan binaların korunması	Çökme riski olan tescilli yapıların korunması
		Mimarlık tarihi açısından nitelikli olan ve tescilli olmayan yapıların tescil edilmesi
		Hurda değeri taşıyan öğelerin koruma altına alınması
	Endüstri mirasının korunması için gerekli koruma statülerinin oluşturulması	Kentsel ölçekte korunması gereken yerlerin kentsel sit ilan edilmesi çalışmalarının yapılması
		Doğal sit ve miras alanları içerisinde kalan endüstri mirası öğeleri için Orman Bakanlığı ile ortak projelerin başlatılması

Tablo 10. Eylem Planı Stratejileri - Mevcut Endüstri Mirası Öğelerinin Korunması

## Yeniden Kullanılabilirlik, İşlevlendirme ve Rotalama

Stratejiler	Hedefler	Eylemler
Yeniden Kullanılabilirlik, İşlevlendirme ve Rotalama	Bölgesel ölçekte yeniden kullanılabilir alanların tespiti	TR81 bölgesindeki kamu yöneticilerinin ve paydaşların katılımıyla ortak karar alma mekanizması kurulması
		Dünya'daki benzer örneklerden yola çıkarak bölgesel dönüşüm projelerinin hazırlanması (Bölgesel Endüstri Mirası Planı)
		Benzer bölgesel örneklerin yöneticileri ile ortak çalışma grupları oluşturularak, deneyim paylaşımı mekanizması kurulması
		Kömür havzasının, üretim, jeoloji, tarih ve kültür ayaklarının birlikte değerlendirilmesi, ortak koruma projeleri geliştirilmesi
		Bölgesel Endüstri Mirası Rotalarının oluşturulması
		Safranbolu, Karabük, Amasra, Ereğli, Bartın Merkez ve Zonguldak'ta turizm ile ilgili danışma bürolarının kurulması, var olanların nitelik ve nicelik bakımından geliştirilmesi
	Kentsel ölçekte yeniden kullanılabilir alanların tespiti	Bölgesel Endüstri Mirası Planı'nda kömür havzasında bulunan kentler için paylaşımlı koruma stratejileri geliştirilmesi
		Atıl durumda kalan işletmeler ve fabrikalar için koruma ve yeniden kullanım stratejileri geliştirilmesi
		Devam etmekte olan yeniden işlevlendirme projelerinin tanıtımlarının yapılması, endüstri mirası vurgusunun kullanılması
		Endüstri Mirası Rotası üzerinde kalan alanların iyileştirilmesi
	Yapısal ölçekte yeniden kullanılabilir alanların tespiti	Işıkveren, Merkez Lavuarı, haddehaneler gibi tekil yapılar için koruma stratejileri geliştirilmesi
		Işıkveren Çatalağzı Termik Santrali için acil koruma planı oluşturulması
	Anıtsal ölçekte yeniden kullanılabilir alanların tespiti	Anma mekanlarının niteliklerinin artırılması
		Atıl ekipmanların koruma altına alınabilmesi için strateji geliştirilmesi
		Kent içlerinde endüstri mirası hafıza noktaları oluşturulması

Tablo 11. Eylem Planı Stratejileri - Yeniden Kullanılabilirlik, İşlevlendirme ve Rotalama

## Endüstri Mirası Turizminin Güçlendirilmesi ve Çeşitlendirilmesi

Stratejiler	Hedefler	Eylemler
Endüstri Mirası Turizminin Güçlendirilmesi ve Çeşitlendirilmesi	Uluslararası ağlara katılım ile tanınırlık ve farkındalık sağlanması	Mevcut Endüstri Mirası potansiyelinin farkına varılabilmesi için 1 yıllık bir açık kapı festivalinin yapılması
		UNESCO Endüstri Mirası Listesine başvuru sürecinin başlatılması
		Tarihi Kentler Birliği, UNESCO Yaratıcı Şehirler Ağı (edebiyat), UNITWIN ve ERIH gibi uluslararası ağlar için başvuru sürecinin başlatılması
	Alan yönetimi çalışmaları ile endüstri kültürünün korunması ile ilgili konuların koordinasyonu ve uygulamalar arası eşgüdümün sağlanması	Kömür havzası alan yönetimi kurulması için çalışmaların başlatılması
		Safranbolu ve Amasra alan yönetimi ve UNESCO süreçleri ile eşgüdüm sağlanması
	Endüstri mirası ekseninde bir bölge müzesi kurulması için çalışmaların başlatılması	Müze olabilecek endüstri yapılarının tespiti
		Müze için gerekli içeriğin konunun paydaşlarıyla danışılarak oluşturulmaya başlanması
		Bölge müzesinin küratöryal brifflerinin hazırlanarak bir danışma kurulu oluşturulması
		Müze için gerekli envanterin toplanmaya başlaması
	Bölgede turizm amaçlı kullanımlar için yetersiz olan kentsel altyapıların güçlendirilmesi, kentsel hizmetlerin iyileştirilmesi	Yerel araştırmacılar ve koleksiyonerler ile görüşülmesi, endüstri değeri taşıyan eserlerin kaybolmasının önüne geçilmesi
		Yörede bulunan turistik değerlere yönelik yapılan geziler için bireysel ve toplu taşıma hizmetlerinin sunulması
		Turistik destinasyonlar arası ulaşım servislerinin sağlanması
	Endüstri turizmi odaklarında doğal ve kültürel değerlerin korunması, yerleşmelerin yaşam ve mekân kalitesinin artırılması amacıyla mekansal tasarım stratejileri oluşturulması	Havalimanının açılmasıyla ziyaretçilerin kolay ulaşım imkanı sağlanması
		Endüstri ve çevresindeki sosyal alanlarının fiziki plan ve projelerinin yapılması, mevcutların çevre koruma ve turizm ağırlıklı olarak irdelenmesi ve gerekli görülenlerin revizyonu

## Endüstri Mirası Turizminin Güçlendirilmesi ve Çeşitlendirilmesi

Stratejiler	Hedefler	Eylemler
Endüstri Mirası Turizminin Güçlendirilmesi ve Çeşitlendirilmesi	Batı Karadeniz Turizm Master Planında bahsedilen kentsel tasarım uygulamalarının hayata geçirilmesi	Yön levhaları ve kent bilgi levhalarının oluşturulması
		Turistik destinasyon tabelaları (genel) üretilmesi ve yerleştirilmesi
		Turizm odaklarında doğal, kültürel ve endüstri değerlerinin korunması, yerleşmelerin yaşam ve mekân kalitesinin artırılması
		Mekansal tasarım stratejileri oluşturularak yaya ve araç sirkülasyonu, kentsel dokunun korunması, açık mekan tasarımları, aydınlatma, kentsel estetik vb konularda yapılacak uygulamaların belirlenmesi
		Endüstri Mirası Rotası kimliğinin oluşturulması
	Farklı grupların (turizm rehberlerinin, turizm acentalarının, basın kuruluşları, turizm akademisyenleri vb.) endüstri mirası ve turizmi hakkında bilgilendirilmesi	Rehber Gruplarına periyodik geziler ile rehberlerin endüstri mirası konusunda bilinçlendirilmesinin sağlanması
		Rehberler, turizm uzmanları, akademisyenler gibi turizm paydaşlarıyla ortak toplantılar yaparak, turizm hedeflerinin bölgesel endüstri mirası planıyla koordinasyonun sağlanması
		Yereldeki maden ve sanayi emekli işçilerinin ve iş kazasında hayatını kaybetmiş işçilerin aile bireylerinin endüstri turizmde istihdam edilebilmesi için bir alt-rehberlik statüsünün oluşturulması
		İl Kültür Turizm Müdürlükleri ve turizm paydaşları ile ortak turizm politikalarının geliştirilmesi
		Farklı gruplara periyodik geziler düzenlenerek insanların endüstri mirası konusunda bilinçlendirilmesinin sağlanması
	Endüstri ile ilgili müze ve arşivlerin teşvik edilmesi	Endüstri Rotası ve Bölgesel Endüstri Mirası Planı kapsamında üretilebilecek yeni müze, arşiv, anıt ve anma mekanlarının teşviki için finansal altyapının sağlanması
		Karaelmas Maden Şehitleri Müzesi, Maden Müzesi, Üzülmüş Kültür Vadisi gibi yapıların koordinasyon içinde çalışmasının sağlanması için ortak komitelerin kurulması
		Dünya'daki gezer sergilerin takip edilerek bölgeye getirilmelerinin sağlanması

Tablo 12. Eylem Planı Stratejileri - Endüstri Mirası Turizminin Güçlendirilmesi ve Çeşitlendirilmesi

## Bölgede Endüstri Mirası Konusunda Yerel ve Ulusal Bilinçlendirilmenin Sağlanması

Stratejiler	Hedefler	Eylemler
Bölgede Endüstri Mirası Konusunda Yerel ve Ulusal Bilinçlendirilmenin Sağlanması	Bölgedeki endüstri mirası hakkında ulusal tanıtım projelerinin desteklenmesi	Bölgenin Cumhuriyet döneminin sanayi kalkınmasında ülkenin en önemli ögesi olmasının ulusal anlamda tanıtılması en önemli ögesi olmasının ulusal anlamda tanıtılması
		Yeşil Rota (Kömü re Giden Demiryolu) projesinin desteklenerek gerçekleşmesini sağlamak ve ulusal bir endüstri mirası destinasyonu üretilmesinin sağlanması
	Endüstri mirası için ortak yönetim mekanizmalarının oluşturulması	TTK, Erdemir, Kardemir, Valilikler, Kalkınma Ajansı, Özel İdare, Belediyeler ve yerel paydaşlarla ile Endüstri Mirası Masası'nın kurulması
		Üniversitelerin ortak kurduğu bir enstitü ile konu ile ilgili lisans, yüksek lisans ve doktora tezlerinin desteklenmesi, akademisyenler arası ortak yönetimin sağlanması
	Bölgede endüstri mirası konusunda eğitim politikalarının oluşturulması	İl Millî Eğitim Müdürlükleri ile görüşerek öğretmenlere ve öğrencilere periyodik olarak endüstri mirası bilinçlendirme toplantıları ve gezileri düzenlenmesi
		Öğrencilerin, Zonguldak Maden Müzesi ve Eğitim Ocağı, Karaelmas Maden Şehitleri Müzesi ve Üzülmüş Kültür Vadisi gibi kurulu/kurumakta olan müzelere periyodik olarak ücretsiz gezi yapılmasının sağlanması
		Öğrencilerin ailelerinin çalıştığı endüstri yapılarına gezi düzenlenmesinin sağlanması
	Bilinçlendirme Programlarının düzenlenmesi	Bölgede yaşayan insanlar için endüstri mirası konusunda bilinçlendirme toplantılarının yapılması
		Senede bir kez kent merkezlerinde endüstri mirası günlerinin düzenlenmesi ve endüstri miras öğelerinin yerel halka tanıtılması
		Ulusal ve yerelde endüstri mirasına yönelik farkındalık seminerleri ve fotoğraf yarışmaları düzenlenmesi



## Bölgede Endüstri Mirası Konusunda Yerel ve Ulusal Bilinçlendirilmenin Sağlanması

Stratejiler	Hedefler	Eylemler
Bölgede Endüstri Mirası Konusunda Yerel ve Ulusal Bilinçlendirilmenin Sağlanması	Kültür projelerinin desteklenmesi	Sinema endüstrisinin bölgede çalışması için teşvik stratejilerinin geliştirilmesi
		Endüstri ile ilgili sanat ve kültür projelerinin desteklenerek ulusal ve uluslararası ölçekte tanınırlığın sağlanması
		Edebiyat alanında bölgeye has bir yarışma (Altın Portakal gibi) düzenlenmesi için çalışmalara başlanması
		Zonguldak'ın UNESCO Yaratıcı Şehirler Ağına Edebiyat şehri olarak tescillenmesi için çalışmalara başlanması
		UNESCO Yaratıcı Şehirler Ağına Edebiyat şehri olarak başvuru sürecinde sürekliliğin sağlanabilmesi adına yerel edebiyatın desteklenerek kalıcı olma çabasının sağlanması
	Kömür Havzası Araştırma Enstitüsü'nün kurulması	Ülkedeki örneklerinden yola çıkarak, endüstri mirasının korunmasını amaçlayan, kültür, eğitim ve araştırma alanında çalışan bir araştırma enstitüsünün açılmasının sağlanması
		Tarihte bölgede yatırım yapmış bankalar ile Kömür Havzası Araştırma Enstitüsü için görüşmelerin başlatılması
		Sanayi işletmeleri ve yerel yönetimler ile kömür havzası araştırma enstitüsü için ortak finansal kaynakların sağlanması
		Geçmişte kurulan Karabük Araştırma Enstitüsü gibi yapıların çalışmalarının ve arşivlerinin bir çatı altında toplanmasının sağlanması
	Bölgesel endüstri hafızasının yenilenmesi	Bölgesel anma günlerinin öneminin artırılması
		Bölgedeki iş kazaları, mükellefiyet, kurtuluş ve cumhuriyet anma günlerinin, bölge endüstrisinin ulusal anlamdaki önemi ekseninde yeniden kurgulanması
		Anma mekanları için ulusal tasarım yarışmalarının düzenlenmesi
		Bölgedeki endüstri hastalıkları ve faciaların hakkında bilinçlendirme stratejilerinin geliştirilmesi

Tablo 13. Eylem Planı Stratejileri - Bölgede Endüstri Mirası Konusunda Yerel ve Ulusal Bilinçlendirilmenin Sağlanması

## 4.5. Teknik Gezi ve İnceleme Ziyareti Önerisi

Çalışma kapsamında dünyada ve Türkiye’de birer adet olmak üzere teknik gezi ve inceleme ziyareti önerisi yapılmıştır.

### Teknik Gezi 1: Almanya – Ruhr Bölgesi

Ruhr Bölgesi’nin kömür madenciliği geçmişi olarak Batı Karadeniz Bölgesi’ne endüstri mirası ile ilgili teknik gezilerin ilkinin uluslararası anlamda Batı Karadeniz Bölgesi’ne kömür madenciliği, endüstri mirası ve sosyokültürel olarak en fazla benzerlik gösteren Almanya’nın Ruhr Bölgesi’ne yapılması önerilmektedir. Bu bölgede geçtiğimiz yirmi yıl içerisinde endüstri mirasını da içerisine alacak şekilde kurgulanan eski sanayi yapılarının yerel ekonomiye kültürel ve turizm alanında katkı yapacak şekilde dönüştürülmüş olması, aynı süreçlerden geçen Batı Karadeniz Bölgesi ve endüstrisi için en önemli örneklerden birini teşkil etmektedir.

Bölgeye yapılacak teknik gezi sırasında, dönüştürülen endüstri alanlarıyla birlikte Ruhr Bölgesi’nde kömür madenciliği ve ona ait yan endüstrilere ait bir çok yapının dönüştürülmesini sağlayan Ruhr Bölgesel Meclisi (Regionalverband Ruhr) ile de görüşülmesi, Ruhr Bölgesi’nin geçirdiği süreçler hakkında bilgiler ve Batı Karadeniz Bölgesi’nin endüstri mirası hakkında tavsiyeler alınması da önerilmektedir. Aynı türde toplantıların, ziyaret edilecek kültür odaklarının yöneticileri ile de yapılması önemli bir adımdır.

Gezi kapsamında özellikle görülmesi gereken noktalar olarak eski bir kömür yıkama tesisiyken çok geniş kapsamlı bir bölge müzesine çevrilen Ruhr Müzesi, eski bir kömür madeninin üst kotlarına eski bir madenin özelliklerini taşıyacak şekilde yeni açılan galerilerinin bir madencilik deneyim merkezine dönüştürüldüğü Bochum Alman Madencilik Müzesi, eski bir maden işletmesinin yapılarının bir endüstri müzesine dönüştürüldüğü Zeche Zollverein ve kömür kullanılarak üretilen hava gazının saklandığı eski bir depo yapısının nitelikli bir sergi mekanına dönüştürüldüğü Oberhausen Gazometresi önerilmektedir.

Bu teknik geziye, Batı Karadeniz Bölgesi’ndeki yerel kamu idarelerinin temsilcileri ile Batı Karadeniz Bölgesi’nin endüstri mirası ile ilgili paydaşların katılması hedeflenmektedir. Ruhr Bölgesi’nde edinilecek deneyim, Alman yöneticiler ile yapılacak olan görüşmeler endüstri mirasının dönüştürülmesindeki potansiyelin, Batı Karadeniz Bölgesi’nde görev yapan kurumların da görüş alanına girmesi ve ileriye dönük olarak üretilen projelerde uluslararası bir bakış açısına sahip olmayı sağlayacaktır.

## Teknik Gezi 2: Türkiye – Kayseri Abdullah Gül Üniversitesi Sümer Kampüsü

Teknik gezilerin ikincisinin, Endüstri Mirası Seminerleri'nde de yer verilen, Türkiye'de endüstri mirasının dönüştürülmesi anlamında en iyi örneklerden olan eski uçak ve Sümerbank Bez fabrikalarının dönüştürülmesi ile geri kazanılarak, üniversite kampüsüne çevrilen Abdullah Gül Üniversitesi Sümer Kampüsü'ne yapılması önerilmektedir.

Abdullah Gül Üniversitesi Sümer Kampüsü, geçirdiği restorasyon süreci açısından ülkemizdeki önemli dönüşüm örneklerinden biridir. Daha önce denemesi yapılan İstanbul Bilgi Üniversitesi Santral İstanbul Kampüsü'ne de benzerlik gösteren bu restorasyon projesi, sivil toplumun yoğun katılımıyla halkın konu hakkında bilinçlendirilmesi ve eski sanayi yapılarını benimsemesi ile elde edilmiştir. Bu sürecin başından sonuna kadar içinde olan akademisyenler, üniversitede görev yapmakta, bu anlamlı dönüşüm projesine sahip çıkmaktadır. Sümer Kampüsü'nü özel kılan bu toplumsal destek, Batı Karadeniz Bölgesi'nin endüstri mirasının değerlendirilmesinde toplumsal çevrelerin kamu kurumları ile gerçekleştirebileceği iş birliği için önemli bir örnek olarak öne çıkmaktadır.

Teknik gezi kapsamında, sanayi yapılarından eğitim yapılarına dönüştürülen yapılar, yapıların mimarı olan akademisyenler ile gezilecek, yapıların koruma kullanma dengesi açısından değerlendirmelerde bulunulacaktır. Bununla beraber, kampüs içerisinde yer alan Abdullah Gül Üniversitesi Cumhurbaşkanlığı Müzesi ve Kütüphanesi de ziyaret edilecek, bir endüstri yapısına yapılan modern mimarlık müdahaleleri açısından yerinde değerlendirilecektir.

Teknik geziye, bölgemizdeki yerel kamu idarelerinin temsilcileri ile bölgede endüstri mirası kültür turizmine yatırım yapma potansiyeli olan yerel iş adamlarının katılımı hedeflenmektedir. Abdullah Gül Üniversitesi Sümer Kampüsü'nde edinilecek deneyim ile ülkemizde uygulanmış iyi örneklerden biri ile Batı Karadeniz Bölgesi'nde ileride gerçekleştirilebilecek projelerin karşılaştırılması, Batı Karadeniz Bölgesi'nde endüstri mirası hakkında teşvik edici olması hedeflenmektedir.



## 5. DEĞERLENDİRME, SONUÇ ve ÖNERİLER



## 5. DEĞERLENDİRME, SONUÇ ve ÖNERİLER

Rapor kapsamında yapılan araştırmalar, görüşmeler, mülakatlar ve test edilen yerel dinamikler açıkça, Batı Karadeniz Bölgesi'nde endüstri mirasına ve onun korunmasına dair ciddi hassasiyetlerin olduğunu göstermiştir. Bölgenin tarih olarak neredeyse 200 yıl öncesine dayanan madencilik geçmişi geçen bu zaman boyunca bölgede bir çok fiziki ve kültürel miras bırakmış, bu süre boyunca önemli alan ve yapılar ile bir madencilik kültürü oluşmuştur. Bu geçmiş bölgede yaşayan insanların sosyal kodlarına da etki etmiştir. Cumhuriyet'in kurulması ile bölgede yeni ana ve yan sanayi kuruluşları da kurulmuş olup bu durum bölgedeki toplumsal kurgunun emek ve sanayi üzerine yoğunlaşmasına neden olmuştur.

Çalışma süresince ortaya çıkan önemli sonuçlardan biri, endüstri mirası konusunda bölgede araştırmalar yapan yerel araştırmacıların ve akademisyenlerin çalışmalarını destekleyecek ve bu çalışmaları endüstri kültürüne katkı sağlayacak bir şekilde kullanmayı sağlayacak bir kurumun eksikliğidir. Aynı yoksunluk, atıl kalan endüstri yapılarının modern hayata yeterince katılacak şekilde dönüştürülmemiş olmasında da hissedilmektedir. Bu yapıların atıl ve yıpranmış bir şekilde hayatlarına devam etmeleri, bölgedeki bütün paydaşların dikkatini çekmiş olmakla birlikte bugüne kadar önemli adımlar atılamamıştır. Üzülmöz Kültür Vadisi ve Karaelmas Maden Şehitleri Müzesi gibi iyi örneklerin diğer sanayi alanlarının dönüştürülmesi konusunda önemli bir "kentsel akupunktur" olacağı bütün yerel aktörler ifade edilmektedir.

Bölgedeki endüstri mirası ögeleri konusunda bütüncül bir koruma programı geliştirilmesi, yapıların tek tek korunması yerine bölgesel ölçekte işlevleri detaylıca düşünülerek kurgulanması gerekliliği tekil örneklerin başarıya kavuşma potansiyeline paralel olarak ortaya çıkmıştır.

Bu bağlamda öneriler kısmında, ilk olarak yıpranmış ya da terk edilmesi uygun olacağı düşünölen yapılar hakkında bütüncül bir senaryo oluşturacak ve yapıların kentlilerle ortak sosyal geçmişlerini de göz önünde tutan yeni işlev önerileri geliştirilmiştir. Bu yapılar hem turizm odakları olarak hem de kentin sosyal ve kültürel hayatına destek vermeye devam edecek şekilde yeniden kurgulanmaya çalışılmıştır.

Bununla beraber kentsel ölçekte yenileme çalışmaları da önerildiği gibi, bölgedeki yerel halkın endüstri mirasına olan ilgisini uyandıracak ve bölgenin endüstri kültürüyle ulusal ve uluslararası anlamda tanıtılmasını sağlayacak kapsamlı sosyal projeler de çalışmaya konu edilmiştir.







KAYNAKÇA

# KAYNAKÇA

- Ahunbay, Zeynep, 2002, "20. Yüzyılın Mimari ve Endüstri Mirasının Korunması Sempozyumu", Mimarlık, Sayı: 308
- Akçın, H., Marangoz, A. M., Karakıs, S., Sahin, H. "Zonguldak Ormanlık Alanlarındaki Kaçak Yapılaşmanın Uydu Görüntülerinden Otomatik Nesne Çıkarımı Yapılarak CBS ile Analizi" <http://jeodezi.karaelmas.edu.tr/karakis/FATIHkarakis.pdf>
- Akyüz Levi, E., Kuleli, A. E., 2002, "Future of the 20th century architectural and industrial heritage in İzmir", Conservation of the 20th century architectural and industrial heritage ed. D. Mazlum, Z. Ahunbay, Y. Kahya, Yapı Endüstri Merkezi, İstanbul
- Alfrey, J. ve Putnam, T., 1992, The Industrial Heritage: Managing resources and uses, Routledge, New York
- Alkan, Alper Semih, 2006, "Kentin Hayaletleri: Hatırlamak, Unutmak ya da Kararsız (K)Alanlar", Bülten, Dosya 03, Sayı: 45
- Altınoluk, Ülkü, 1998, Binaların Yeniden Kullanımı, Yapı Endüstri Merkezi Yayınları, İstanbul
- Altınoluk, Ülkü, 2000, "Endüstri Arkeolojisi Kapsamındaki Binalarda İşlev Dönüşümü", Mimarlık, Sayı: 292
- Altınöz, Meltem Özkan, 2015, "Yenişehir Sineması ve Endüstri Kenti Karabük'ün Sosyal Yaşantısının Şekillenişindeki Rolü", İnsan ve Toplum Bilimleri Araştırmaları Dergisi 4
- Altınöz, Meltem Özkan, 2015, "Sümerbank'ın Karabük'ün Konut Politikasındaki Rolü" Çağdaş Yerel Yönetimler, Cilt 24 Sayı 2
- Ankara KTVKK Karar No: 4596, 13 Mayıs 1996
- Architectural heritage: inventory and documentation methods in Europe, 1993, Proceedings, European colloquy organized by the Council of Europe and the French Ministry for Education and Culture, Direction du patrimoine, Nantes, 28-31 October 1992
- Arguner, Seyda, 2000, "Bir Anatomi Dersi", Domus m, Aralık 2000
- Arguner, Seyda, 2000, "Dönüsen Topraklar", Domus m, Aralık 2000, pp
- Arioğlu, E. and Yılmaz, A. O., 2002, Zonguldak Kömür Havzası Gerçeği, TMMOB Maden Mühendisleri Odası Zonguldak Subesi, Zonguldak
- Arkan, Seyfi, 1935, "Amele evleri, ilkokul, mutfak ve çamasırlık binası", Arkitekt,



- Atagök, Tomur, 2000, "Sanayi Mekanlarından Sanat Mekanlarına", Mimarlık, Sayı: 292
- Avrami, Erica et al., 2000, Values and Heritage Conservation, The Getty Conservation Institute, Los Angeles
- Aydın, Y. A., 2007, Osmanlı Denizciliği (1700-1770), Doktora Tezi, İstanbul: İstanbul Üniversitesi.
- Aytekin, Erden Attila, 2001, Workers of the Ereğli-Zonguldak Coal Basin, 1848-1922
- Bancı, Selda, 2006, "Şeker Şirketi ve Ankara Şeker Fabrikası Yerleşkesi", Bülten, Dosya 03, Sayı: 45
- Ballı, Ergül, 2015, "Modernleşme Çağında Karadeniz'de Bir Liman Kenti: Bartın, OÜSBAD"
- Batur, Afife, 2000, "19. Yüzyıl Sanayi Sergileri ve Osmanlı Sergi Yapıları", Yapı, Sayı: 225
- Beales, Hugh Lancelot, 1967, The Industrial Revolution, 1750-1850, A. M. Kelley, New York
- Beydiz, M.G., 2008, XVI. Yüzyıldan XIX. Yüzyıla Osmanlı Gemi Tasvirleri, Yüksek Lisans Tezi, Ankara: Gazi Üniversitesi.
- Bjedug, Murat, 1994, "Germinal'den Zonguldak'a Bakmak", Birikim, Sayı: 60,
- Blockley, Marion, 1999, "Preservation, Restoration and Presentation of the Industrial Heritage, a Case Study of the Ironbridge Gorge", Managing Historic Sites and Buildings, ed. D. Baker and G. Chitty, Routledge, London
- Boratav, Korkut, 1999, "Korumacı-Devletçi Sanayilesme (1930-1939)", 75 yılda çarklardan chip'lere, ed. O. Baydar, Türkiye Ekonomik ve Toplumsal Tarih Vakfı, İstanbul
- Brummet, Barry, 1999, Rhetoric of Machine Aesthetics, Greenwood Publishing Group
- Buchanan, Robert Angus, 1972, Industrial Archaeology in the Britain, Penguin, Harmondsworth
- The Burra Charter for the Conservation of Places of Cultural Significance, 1999, The Australia ICOMOS
- Cengizkan, Ali, 2006, "İstanbul Silahtaraga Elektrik Santrali: Türkiye'de Fabrika ve İşçi Konutları", Bülten, Dosya 03, Sayı: 45

- Cengizkan, Ali, ed., 2009, Fabrika'da Barınmak Erken Cumhuriyet Dönemi'nde Türkiye'de İşçi Konutları: Yaşam, Mekan ve Kent, Arkadas Yayınevi, Ankara
- Cengizkan, Müge, 2002, "Endüstri Arkeolojisinde Mimarlığın Yeri: Sanayinin Terkettiği Alanlarda 'Yeniden-Mimari'", Mimarlık, Sayı: 308
- Cengizkan, Müge, 2006, "Endüstri Yapılarında Yeniden İşlevlendirme: 'İs'i Biten Endüstri Yapıları Ne 'is'e Yarar?'", Bülten, Dosya 03, Sayı: 45
- Cimcoz, Nerime, 2002, "Viyanada Simmering Gazhanesi: Gazometreden Heterojen Yapı Tarzına Geçiş", Arredamento Mimarlık, Temmuz-Agustos 2002
- Clark, Edward C., 1998, "Osmanlı Sanayii Devrimi", Belgelerle Türk Tarihi Dergisi, Sayı: 14, Tarihi Araştırmalar Vakfı, İstanbul
- Clark, Kate, 1998, "From valves to values: Industrial archaeology and heritage practice", Industrial Archaeology Future Directions, ed. E. C. Casella and J. Syonds, Springer, New York
- Convention for the Safeguarding of the Intangible Cultural Heritage, 17 October 2003, Paris, <http://www.unesco.org/culture/ich/index.php?pg=00102#TOC10>
- Coskun, Ali, 2003, "Cumhuriyet'in İlk Yıllarında Türkiye Ekonomisi", Atatürkçü Düşünce Dergisi, Sayı: 4
- Council of Europe (2020) [Çevrim içi] Erişilebilir: <https://www.coe.int/>
- Council of Europe Committee of Ministers, 1990, Recommendation No. R (90) 20 on the Protection and Conservation of the Industrial, Technical and Civil Engineering Heritage in Europe
- Cumhuriyetin on yılında Zonguldak ve maden kömürü havzası, 1993, Sanayii Nefise Matbaası, İstanbul
- Çıladır, Sina, 1977, Zonguldak havzasında işçi hareketlerinin tarihi 1848/1940, Yeraltı Maden-İs Yayınları, Ankara
- Çıladır, S. and Erdog, F., 1994, Zonguldak Türkiye'nin Kamburu Mu? Orman Yayıncılık, Zonguldak
- Çilsüleymanoğlu, S., 1996, Bartın Halk Kültürü, Ankara: Türk Tarih Kurumu Yayınları.
- Deane, Phyllis, 1990, The First Industrial Revolution, Cambridge University Press, New York

- Declaration of Amsterdam, 1975, Council of Europe
- “Denis Papin”, Britannica Online Encyclopedia, [www.britannica.com/EBchecked/topic/442131/Denis-Papin](http://www.britannica.com/EBchecked/topic/442131/Denis-Papin)
- DOCOMOMO, <http://www.docomomo.com/generallinformation.htm>
- Dostoglu, Neslihan, 2002, “An analysis of the 20th century architectural and industrial heritage in Bursa”, Conservation of the 20th century architectural and industrial heritage, International symposium in İstanbul 18-19.05.2002, ed. D. Mazlum, Z. Ahunbay, Y. Kahya, Yapı Endüstri Merkezi, İstanbul
- Eco, Umberto, ed., 2005, History of Beauty, 2005, Rizzoli, New York
- Elmacı, E., 2007, Bir Liman Kenti Bartın (1830-1923), Yüksek Lisans Tezi, İstanbul: Marmara Üniversitesi.
- Enginsoy Ekinci, Sevil, 2006, “Fainbairn İstanbul’da: 19. Yüzyıl Osmanlı Endüstri Yapılarından İki Örnek Üzerine Notlar”, Bülten, Dosya 03, Sayı: 45
- English Heritage, Sustaining the Historic Environment: New Perspectives on the Future, 1997, English Heritage Discussion Document, London, <http://ihbc.org.uk/contextlarchive/55/historicenvironment1dir/historicenvironmentl2.htm>
- English Heritage, “Recording Archaeological Field Monuments-A Descriptive Specification RCHME Recording System”, <http://www.englishheritage.org.uk/server/show/conKnowledgtem.429>
- “episteme-technê”, Stanford Encyclopedia of Philosophy, <http://plato.stanford.edu/entries/episteme-techne>
- Erder, Cevat, 1986, Our Architectural Heritage: from Consciousness to Conservation, UNESCO, Paris
- ERIH (2020) [Çevrim içi] Erişilebilir: <https://www.erih.net/>
- Erkin, Engin, 1977, “Zonguldak Kömür Havzasında Kentleşme Sorunları”, Mimarlık, Sayı: 1
- Erkin, Engin, 2007, “Zonguldak Metropolitan Alanında Planlama Sonuçları”, Zokev Bülteni, Sayı: 16
- Ersoy, M., Sengül, T., Gözü, Ö., 2001, Sanayisizleşme sürecinin kentsel yasama etkileri: Zonguldak örneği, ODTÜ Mimarlık Fakültesi Yayınları, Ankara
- European Route of Industrial Heritage, <http://en.erih.net/>, accessed on February 05, 2008

- Evliya Çelebi, 1998, Evliya Çelebi Seyahatnamesi, 2. Kitap, İstanbul: YKY Yayınları.
- Feilden, B. M. and Jokilehto, J., 1998, Management Guidelines for World Cultural Heritage Sites, ICCROM, Rome
- Genç, Mehmet, 1999, "XVIII. Yüzyılda Osmanlı Sanayiinde Gelismeler ve Devletin Rolü", Osmanlı, ed. G. Eren, Volume 3, Yeni Türkiye, Ankara
- Greater London Industrial Archaeology Society, <http://www.glias.org.uk>
- Gündoğan, Özdemir, 2005, Spatial planning and the idea of progress: Zonguldak regional and metropolitan planning experiences
- Härö, Erkki, 1993, "Inventory methods of industrial heritage in Finland and examples of their practical applications", Architectural heritage: inventory and documentation methods in Europe, Council of Europe Press, Strasbourg
- "Hasanpasa Gazhanesi: kentli bilinciyle yaratılan örnek", <http://www.arkitera.com/haberler/2002/03/07/hasanpasa.htm>
- Hatt, p. K., Reiss, A. J., 2002, "Kentsel Yerlesimlerin Tarihi", 20. Yüzyıl Kenti, ed. Bülent Duru and Ayten Alkan, İmge Kitabevi, Ankara
- Henderson, William Otto, 1961, The Industrial Revolution in Europe, 1815-1914, Quadrangle Books, Chicago
- Heritage Documentation Programs, National Park Service U.S. Department of Interior, <http://www.nps.gov/history/hdp/about.htm>
- ICOMOS (2020) [Çevrim içi] Erişilebilir: <http://www.icomos.org.tr/>
- "ICOMOS: 18th of April, International Day for Monuments and Sites – Industrial Heritage", <http://www.international.icomos.org/18thapril/2006/18april2006.htm>
- İhsanoğlu, E., 1994, Osmanlı Devleti ve Medeniyeti Tarihi, İstanbul: IRCICA Yayınları.
- İmamoglu, Bilge, 2006, "Cumhuriyet Dönemi Endüstri Mirası Havacılık Sanayi Yapıları", Bülten, Dosya 03, Sayı: 45
- İmamoglu, Bilge, 2009, "Seyfi Arkan ve Kömür İşçileri için Konut: Zonguldak; Üzülmöz ve Kozlu", Fabrika'da Barınmak, ed. Ali Cengizkan, Arkadas Yayınevi, Ankara
- İnan, Afet, 1972, Türkiye Cumhuriyeti'nin ikinci sanayi planı, Türk Tarih Kurumu, Ankara
- İncirlioğlu, G. 1991. "Sütlüce Mezbahası", Arkitekt, No. 3, s. 68-72

de Jonge, Wessel, 2002, "From product to process, revitalization of the Van Nelle Factories, Rotterdam", Conservation of the 20th century architectural and industrial heritage, International symposium in İstanbul 18-19.05.2002, ed. D. Mazlum, Z. Ahunbay, Y. Kahya, Yapı Endüstri Merkezi, İstanbul

Karabas, Burcu, 2008, "Ruhr Bölgesini Başarıyla Dönüştüren Projenin Sırları", <http://www.arkitera.com/h35430-ruhr-bolgesini-basariyla-donusturen-projeninsirlari.html>

Kazas, Jülide, 2008, Endüstriyel Miras Kapsamındaki Alanların Kentsel Yenilemeyi Oluşturmadaki Rolünün İrdelenmesi "Ödemiş Örneği", Doktora Tezi, Yıldız Teknik Üniversitesi, Fen Bilimleri Enstitüsü, İstanbul.

Kepenek, Yakup, 1999, "Türkiye'nin 1980 Sonrası Sanayileşme Süreci", 75 yılda çarklardan chip'lere, ed. O. Baydar, Türkiye Ekonomik ve Toplumsal Tarih Vakfı, İstanbul

Keyder, Çağlar, 1999, "Osmanlı İmparatorluğu'nda XVIII. ve XIX. Yüzyıllarda İmalat Sanayii", Osmanlı, ed. G. Eren, Volume 3, Yeni Türkiye, Ankara

Korunması Gerekli Tasınmaz Kültür ve Tabiat Varlıklarının Tespit ve Tescili Hakkında Yönetmelik, 1987, <http://www.kultur.gov.tr/teftis>

Köksal, T. Gül, 2000, "Kaybolan Endüstri Mirasımız ve Bazı Öneriler", Domus m, Aralık 2000

Köksal, T. Gül, 2000, "Yeniden Hayat Bulan Endüstri Yapıları", Domus m, Aralık 2000

Köksal, T. Gül, 2002, "Endüstri Mirasında Çağdas Sanatlar; Kazanımlar, Kayıplar...", Mimarist, Sayı:4

Köksal, T. Gül, 2002, İstanbul'daki Endüstri Mirası için Koruma ve Yeniden Kullanım Önerileri

Kösgeroğlu, Emrah, 2005, An approach for conservation of railway heritage; assessing and experiencing the İzmir-Aydın railway line

Kösgeroğlu, Emrah, 2006, "Demiryolu Mirası – Korunması", Bülten, Dosya 03, Sayı: 45

Kültür ve Tabiat Varlıklarını Koruma Kanunu, No.2863, 1983, <http://www.kultur.gov.tr/teftis>

Kütükçüoğlu, Mehmet, 2013, "Türkiye'nin İlk Ağır Sanayi Kenti Karabük", Cumhuriyet Kenti Karabük, Bölgenin Sesi Gazetesi

"Landschaftspark Duisburg Nord", <http://www.latzundpartner.de/projects/detail/17>



- The London Docklands Development Corporation, <http://www.liddchistory.org.uk/beforeliddc/index.html>
- Lipe, William D., 1984, "Value and meaning in cultural resources", Approaches to Archaeological Heritage, ed. Henry Cleere, Cambridge University Press
- Madran, Burçak, 2000, "19. Yüzyılda Evrensel Sergiler." Yapı, Sayı: 225
- Madran, E. and Kılınç, A., ed., 2008, Korumada Yeni Tanımlar Yeni Kavramlar Endüstri Mirası, 2008, TMMOB Mimarlar Odası Genel Merkezi, Ankara
- Madran, E., Nalbant, K., Özgönül, N., 2006, "Eskisehir, Kılıçoğlu Tuğla ve Kiremit Fabrikası", Bülten, Dosya 03, Sayı: 45
- Madran, E. and Özgönül, N., 2005, Kültürel ve Dogal Değerlerin Korunması, TMMOB Mimarlar Odası, Ankara
- Markus, Thomas A., 1993, Buildings and Power: Freedom and control in the origin of modern building types, Routledge, London
- Martal, Abdullah, 1999, "Osmanlı Sanayilesme Çabaları (XIX. Yüzyıl)", Osmanlı, ed. G. Eren, Volume 3, Yeni Türkiye, Ankara
- Mason, Randall, 2002, "Assessing values in conservation planning: methodological issues and choices", Assessing Values of Cultural Heritage, ed. M. De la Torre, The Getty Conservation Institute, Los Angeles
- Mazlum, D., Ahunbay, Z., Kahya, Y., ed., 2002, Conservation of the 20th century architectural and industrial heritage, International symposium in İstanbul 18-19.05.2002, Yapı Endüstri Merkezi, İstanbul
- O'Brian, Patrick K. and Quinault, Ronald E., ed., 1992, The industrial revolution and British society, Cambridge University Press, New York
- Merriam Webster Online Dictionary, <http://www.merriam-webster.com/dictionary>
- Modül Planlama, 2007, Zonguldak Bölgesi Master Planı, Plan Notları, Genel Yaklaşım
- Mourato, S. and Mazzanti, M., 2002, "Economic valuation of cultural heritage: evidence and prospects", Assessing the values of cultural heritage, Research Report, ed. M. de la Torre, The Getty Conservation Institute, Los Angeles
- Musea Izegem, <http://www.musea.izegem.be/eng/stoommachinemuseum.asp>

Müftüoğlu, Berna Güler, Taniş, Bağdagül, 2010, “21. Yüzyılda Zonguldak Maden İşletmelerinde Çalışma Hayatı: Bir Kesit-Tek Gerçek”, Çalışma ve Toplum 2010/2

The Nara Document on Authenticity. 1994, ICOMOS

Nijhof, Peter, 1993, “Industrial heritage in the Netherlands; the water towers”, Architectural heritage: inventory and documentation methods in Europe, Council of Europe Press, Strasbourg

The Nizhny Tagil Charter for the Industrial Heritage. 2003, TICCIH, Moscow

The Official Website of the British Monarchy, <http://www.royal.gov.uk>

Oxford English Dictionary, <http://dictionary.oed.com>

Ökçün, A. Gündüz, 1997, Osmanlı Sanayi 1913-1915 Yılları Sanayi İstatistiki, TC Basbakanlık Devlet İstatistik Enstitüsü, Ankara

Öktem, Selim, 2000, “Çelik Altarlı Tapınaklar”, Mimarlık, Sayı: 292

Öktem, Sezen, 2006, “Karabük Demir Çelik Fabrikaları ve Yerleskesi”, Bülten, Dosya 03, Sayı: 45

Önsoy, Rifat, 1984, “Tanzimat Dönemi Sanayilesme Politikası”, H.Ü. Edebiyat Dergisi, Subat 1984

Örmecioglu, H. Tugba, 2006, “Erken Cumhuriyet Döneminde Tarımsal Endüstrinin Betonarme Anıtları: Silolar”, Bülten, Dosya 03, Sayı: 45

Özcan, Ümit, 1996, “Politik Kararların Mekâna Yansıması ve... Zonguldak'ın Ölümü”, Birikim, Sayı: 86/87,

Palmer, M. and Neaverson, P., 1998, Industrial Archaeology: Principles and Practice, Routledge, New York

Pamuk, Sevket, 1994, Osmanlı Ekonomisi'nde Bağımlılık ve Büyüme 1820-1913, Tarih Vakfı Yurt Yayınları, İstanbul

Peri, Burak, 2006, “Cumhuriyet Dönemi Endüstri Yapıları ve Yerleskeleri, Kayseri ve Nazilli Sümerbank Fabrikaları”, Bülten, Dosya 03, Sayı: 45

Popelová, Lenka, 2007, “The symbolic-aesthetic dimension of industrial architecture as a method of classification and evaluation: the example of bridge structures in the Czech Republic”, Acta Polytechnica, vol. 47, No: 1

Proulx, Michéle, The Uranium Mining Industry of the Bancroft Area: An Environmental History and Heritage Assessment, MA thesis submitted to Faculty of Arts and Sciences, Trent University

- Quataert, Donald, 1985, "19.yy'da Osmanlı İmparatorluğu'nda Demiryolları", Tanzimattan Cumhuriyete Türkiye Ansiklopedisi, Cilt 6, İletişim Yayınları, İstanbul
- Quataert, Donald, 1999-2000, "Zonguldak Maden İşçilerinin Hayatı, 1870-1920: Başlangıç Niteliğinde Bazı Gözlemler", Toplum ve Bilim, Sayı: 83
- Quataert, Donald, 2006, Miners and the State in the Ottoman Empire: the Zonguldak coalfield, 1822-1920, Berghahn Books, New York
- Raistrick, Arthur, 1986, Industrial Archaeology: An Historical Survey, Paladin Grafton Books, London
- Ravara, Pedro Bela, 2006, "'Öteki Modernizm' Olarak Erken Dönem Fabrika Tasarımı", Bülten, Dosya 03, Sayı: 45
- Riegl, Alois, 1982, "The Modern Cult of Monuments: Its Character and Its Origin", trans. K. Forster, D. Ghirardo, Oppositions 25
- Rix, Michael, 1955, Industrial Archaeology, The Amateur Historian, 2, 8, S. 225
- Rydell, Robert W., 1993, World of Fairs: The Century-of-Progress Expositions, The University of Chicago Press, Chicago
- Saner, Mehmet, 2012, "Endüstri Mirası: Kavramlar, Kurumlar ve Türkiye'deki Yaklaşımlar"
- Santral İstanbul, <http://www.santralistanbul.com>
- Savasır, Gökçe Çiçek, 2002, "Ankara Havagazı Fabrikası'nı Kavramlarla Dönüştürmek", Mimarlık, Sayı: 308
- Schleifer, Simone, ed., 2006, Converted Spaces, Taschen, Köln
- Severcan, Yücel Can, 2006, Regeneration Problem of the Maltepe Gas and Electric Factory Landscape within the Context of Conserving the Industrial Archaeological Heritage
- Soyak, Alkan, 1999, "Planlı Dönemde Sanayilesme", 75 yılda çarklardan chip'lere, ed. O. Baydar, Türkiye Ekonomik ve Toplumsal Tarih Vakfı, İstanbul
- Sönmez, Mustafa, 1999, "75 Yılın Sanayilesme Politikaları", 75 yılda çarklardan chip'lere, ed. O. Baydar, Türkiye Ekonomik ve Toplumsal Tarih Vakfı, İstanbul
- Stevenson, John, 1992, "Social Aspects of the Industrial Revolution", The Industrial Revolution and British Society, ed. P. K. O'Brian and R. E. Quinault, Cambridge University Press, New York

- Stratton, Michael, 2000, *Industrial Buildings Conservation and Regeneration*, E & FN SPON, London
- Stratton, M., Trinder, B., 2000, *Twentieth Century Industrial Archaeology*, E & FN SPON, London
- Şimşek, Eylem, 2006, *Endüstri yapılarının kültürel miras olarak değerlendirilmesi: İzmir Liman arkası bölgesi örneği*
- Tanyeli, Gülsün, 1995, "Rahmi M. Koç Sanayi Müzesi", *Arredamento Dekorasyon*, Sayı: 66
- Tanyeli, Gülsün, 2000, "Endüstri arkeolojisi yapılarının korunması ve yeniden işlevlendirilmesi", *Domus m*, Aralık 2000
- Tanyeli, G., Aslan, D., 2001, "Kadıköy-Hasanpasa Gazhanesi", *Arredamento Mimarlık*, Eylül 2001
- Taşınmaz Kültür Varlıklarının Gruplandırılması, Bakım ve Onarımları (660 nolu İlke Kararı), 1999, <http://www.kultur.gov.tr/teftis>
- Tekeli, İ., İlkin, S., 2003-2004, *Cumhuriyetin Harcı*, İstanbul Bilgi Üniversitesi, İstanbul
- TICCIH (2020) [Çevrim içi] Erişilebilir: <https://ticcih.org/>
- TICCIH Official Website, <http://www.mnactec.com/TICCIH/>
- TMMOB Maden Mühendisleri Odası, [www.mmo.org.tr](http://www.mmo.org.tr)
- Trinder, Barry, ed., 1992, *The Blackwell Encyclopedia of Industrial Archaeology*, Blackwell Publishers, Oxford
- Trinder, Barrie, "The Industrial Revolution in Europe", <http://www.erih.net>
- Tuncer, Kadir, 1998, *Tarihten Günümüze Zonguldak'ta İşçi Sınıfının Durumu*, Göçebe Yayınları, İstanbul
- Türkiye Bilimler Akademisi, [www.tuba.gov.tr](http://www.tuba.gov.tr)
- Türkiye Taskömürü Kurumu, [www.taskomuru.gov.tr](http://www.taskomuru.gov.tr)
- Tüzün, Gürel, 1999, "1950-1960 Döneminde Sanayileşme", 75 yılda çarklardan chip'lere, ed. O. Baydar, Türkiye Ekonomik ve Toplumsal Tarih Vakfı, İstanbul
- Uçar, Meltem, 2007, *Assessment of User Ascribed Values for Cultural Properties in Relation with Planning Process, Case Study: Tarsus*

- Urkun Bowe, İlknur, 2008, Comparative Analysis of Post Industrial Dockland Transformation Initiatives: Guidance for Policy for the Haydarpaşa Port and Surroundings
- Urry, J., 1999, Mekânları Tüketmek, Ayrıntı Yayınları, İstanbul
- Venice Charter, The International Charter for the Conservation and Restoration of Monuments and Sites, 1965, ICOMOS
- Wehdorn, Manfred, 2002, “Viyana Gazometre Binalarının Yeniden Kullanımı”, trans. T. S. Tagmat, Mimarlık, Sayı: 308
- Wehdorn, Manfred, 2002, “The adaptive reuse of the gasholder buildings in Vienna”, Conservation of the 20th century architectural and industrial heritage, International symposium in İstanbul 18-19.05.2002, ed. D. Mazlum, Z. Ahunbay, Y. Kahya), Yapı Endüstri Merkezi, İstanbul
- Yardımcı, Sinem, 2008, Transformation of Urban Sphere: Hacıbayram Square and Its Environment, Ankara
- Yıldız, Merve Saliha, 2019, “Karadeniz Ereğli’de Bir Endüstri Mirası: Lokomotif Bakım Atölyesinin Yeniden İşlevlendirilmesine Yönelik Bir Öneri, Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi
- Zaman, Ekrem Murat, 2004, Zonguldak Kömür Havzası’nın İki Yüzyılı, TMMOB Maden Mühendisleri Odası, Ankara
- Zelef, Haluk, 2006, “Çubuk Barajı, Gazinosu ve Su Süzgeci”, Bülten, Dosya 03, Sayı: 45
- “Zonguldak”, Yurt Ansiklopedisi: Türkiye, il il, dünü, bugünü, yarını, 1981-1984, Anadolu Yayıncılık, İstanbul
- Zonguldak Bölgesi Ön Planı, 1964 , İmar ve İskân Bakanlığı, Plânlama ve İmar Genel Müdürlüğü, Bölge Plânlama Dairesi, Ankara
- Zonguldak İmar Planı Notları: Genel Yaklaşım, 2007, Modül Planlama, Ankara







**EKLER**



**EK1 - DERİNLEMESİNE GÖRÜŞMELER**



# Ek 1 Derinlemesine Görüşmeler

Derinlemesine görüşmeler; bölgedeki ilgililer ve endüstri mirası ile ilgili akademisyenler ile kamu kurumları, özel sektör ve STK temsilcileri gibi temsiliyet alanlarından paydaşlarla projenin geliştirilmesine katkı sağlaması amacıyla yapılmıştır.

Bu kapsamda her ilden en az 4 yerel aktör olmak üzere toplamda 35 kişi ile derinlemesine görüşme gerçekleştirilmiş ve kayıt altına alınmıştır. Her bir mülakata ilişkin önemli hususlar ise mülakat fişine kaydedilmiştir.

Kişilerle yapılan görüşmelerde genel olarak endüstriyel miras öğelerinin araştırılması ve dolayısıyla envanteri ve rapor kapsamında hazırlanan önerileri şekillendirecek stratejik konulara yönelik sorular üzerinden ilerlenmiştir. Uzmanlardan gelen yanıtlar doğrultusunda değerlendirmeler yapılarak önerilere karar verme süreci yürütülmüştür. Çalışmayı şekillendiren ve görüşülen kişilerin uzmanlıkları ile ilgili başlıca konular aşağıda sıralanmıştır:

- Koruma
- Tescilli Yapılar ve Projeler
- Endüstri Peyzajı
- Envanter
- Kömür ve Jeoloji
- UNESCO
- Ulusal İşletme/ Kurum/ Kuruluş (Türkiye Taşkömürü Kurumu, Seka İzmit, ORÜS İşletmeleri vb)
- Uluslararası endüstri mirası (Ruhr Bölgesi, Venedik Tüzüğü vb.)

Başlıca konularla ilgili ortak görüşler olduğu gibi farklı düşüncelerin de ortaya çıkabildiği gözlenmiştir. Yapılan derinlemesine görüşmecilere ait kişi listesi, yapıldığı tarih ve ana konu başlığı tabloda yer almaktadır.

No	Ad	Tarih	İl	Konu
1	Muhsin Maden	8 Haziran	Zonguldak	Koruma, tescilli yapılar
2	Aslı Özbay	9 Haziran	Genel	Koruma
3	Müge Cengizkan	16 Haziran	Genel	Koruma
4	Ahmet Öztürk	17 Haziran	Zonguldak	Emek, işçi hareketleri
5	Mehtap Başaran	20 Haziran	Karabük	Koruma, Yenişehir Mahallesi
6	Nurbın Paker-Hüseyin Kahvecioğlu	20 Haziran	Zonguldak	Koruma, Üzülmaz Kültür vadisi
7	Tuna Aratoğlu	22 Haziran	Zonguldak	TTK konuları
8	Hüseyin Çoban	22 Haziran	Bartın	Gemi yapımı
9	Ayşem Kılınç	22 Haziran	Zonguldak	Koruma, envanter
10	Burak Aslıskender	23 Haziran	Genel	Koruma, Kayseri Abdullah Gül Üniversitesi
11	Gülgün Kabaoğlu	23 Haziran	Genel	Koruma, Seka İzmit
12	Muharrem Kiraz	23 Haziran	Zonguldak	TTK konuları
13	Çetin Asma	23 Haziran	Bartın	Envanter, bartın müzesi
14	Mustafa Artar	23 Haziran	Bartın	Endüstri Peyzajı
15	Serhan Ada	24 Haziran	Genel	UNESCO süreci
16	Vedat Didari	24 Haziran	Zonguldak	TTK konuları
17	Can Binan	24 Haziran	Genel	Koruma, venedik tüzüğü
18	Eda Yazkurt Pelenk-Burak Pelenk	26 Haziran	Zonguldak	Koruma, Üzülmaz Kültür vadisi
19	Aydın Balekoğlu	26 Haziran	Zonguldak	Envanter, TTK Merkez Atölyesi
20	Mehmet Kütükçüoğlu	27 Haziran	Karabük	Tarih
21	Emre Yağlı	1 Temmuz	Karabük	Spor, Karabükspor
22	Kerim Özdemir	2 Temmuz	Karabük	Tarih
23	Ali Karademir	3 Temmuz	Bartın	Envanter, ORÜS işletmeleri
24	Tuna Aratoğlu	4 Temmuz	Zonguldak	Envanter, Işıkeren Termik Santrali
25	Ercan Ağırbaş	6 Temmuz	Genel	Koruma, Ruhr Bölgesi
26	Aysun Özköse	6 Temmuz	Karabük	Koruma, Yenişehir Mahallesi
27	Kayacan Ergüllü	10 Temmuz	Zonguldak	Envanter, TTK Demiryolları
28	Erol Topaloğlu	10 Temmuz	Zonguldak	Envanter, TTK Demiryolları
29	Turan Demirtaş	10 Temmuz	Zonguldak	Koruma, Mimarlar Odası
30	Nimet Özgönül	10 Temmuz	Genel	Koruma
31	Nizamettin Kazancı	11 Temmuz	Zonguldak	Envanter, kömür ve jeoloji
32	Ekrem Murat Zaman	16 Eylül	Zonguldak	Envanter
33	Aytekin Kuş	29 Eylül	Karabük	Envanter
34	Timo Hauge	2 Ekim	Genel	Koruma, Ruhr Bölgesi
35	Yavuz Kara	2 Şubat	Zonguldak	Turizm

Tablo 11. Derinlemesine  
Görüşme Yapılan Kişilerin  
Listesi



**EK<sub>2</sub> - SAHA GEZİLERİ**

Fotoğraf TTK Amasra  
İşletmesi



Fotoğraf TTK Amasra  
İşletmesi



Fotoğraf TTK Amasra  
İşletmesi







Fotoğraf TTK Amasra İşletmesi



Fotoğraf TTK Amasra İşletmesi



Fotoğraf TTK Amasra İşletmesi

Fotoğraf TTK Amasra  
İşletmesi



Fotoğraf TTK Amasra  
İşletmesi



Fotoğraf TTK Amasra  
İşletmesi







Fotoğraf TTK Amasra İşletmesi



Fotoğraf TTK Amasra İşletmesi



Fotoğraf TTK Amasra İşletmesi

Fotoğraf TTK Armutçuk  
İşletmesi



Fotoğraf TTK Armutçuk  
İşletmesi



Fotoğraf TTK Armutçuk  
İşletmesi







Fotoğraf TTK Armutçuk İşletmesi



Fotoğraf TTK Armutçuk İşletmesi



Fotoğraf TTK Armutçuk İşletmesi



Fotoğraf TTK Armutçuk  
İşletmesi



Fotoğraf TTK Armutçuk  
İşletmesi



Fotoğraf TTK Armutçuk  
İşletmesi





Fotoğraf TTK Armutçuk İşletmesi



Fotoğraf TTK Armutçuk İşletmesi



Fotoğraf TTK Armutçuk İşletmesi





**EK3 - FOTOĞRAF YARIŞMASI**

## Ek 3 Fotoğraf Yarışması

TR81 Batı Karadeniz Bölgesi (Zonguldak, Karabük, Bartın) Türkiye'nin sanayileşmesinde ve ağır sanayi hamlesinde yer alan en önemli bölgelerinden biridir. Birçok endüstriyel miras ögesine ev sahipliği yapmış bu bölgede endüstriyel mirasın tespiti, kültürel, sosyolojik ve çevresel yaşama etkilerinin fotoğraflanmasının başta Batı Karadeniz Bölgesi olmak üzere ülkemizde endüstri mirası ve koruma kavramına olan farkındalığı ve ilgiliyi arttıracakı düşünülmektedir. Korunmaya değer endüstri mirası ögelerinin endüstriyel estetik, emek ve kültürel devamlılık kavramları ile ele alınması; bölgenin endüstri geçmişi ile olan bağının yapılarla, makinelerle, geçmişteki önemli olaylarla, kişilerle veya kurumlarla güçlenmesini sağlayacaktır.

Bu amaçla düzenlenen Endüstri Mirasıyla Batı Karadeniz Instagram Fotoğraf Yarışmasıyla TR81 Batı Karadeniz Bölgesinin endüstri mirası potansiyelinin ortaya çıkarılması, tanıtılması ve bölgenin endüstri mirası konusundaki farkındalığının artırılması ve bölgenin bu alandaki marka değerini arttırmaya katkı sağlanması amaçlanmıştır.

Yarışma 29 Haziran 20 Ağustos 2020 tarihleri arasında düzenlenmiştir. Yarışmaya toplam 347 adet fotoğraf katılmıştır, bunların arasından şartname koşullarını yerine getirmiş 31 kişinin 95 fotoğrafı değerlendirmeye alınmıştır. Yarışmaya gönderilen fotoğraflar seçici kurul (Cemil Belder, Murat Germen, Şafak Tortu) tarafından değerlendirilmiştir.

Tablo 1. Ödül Sahipleri

<b>Birincilik Ödülü</b> Ayhan Kaya @ustavemargarita	<b>Zonguldak Özel Ödülü</b> Nazlı Arslan @naz_ars	<b>Sergileme Ödülü 1</b> Fatma Demir @fatmasuledemir
<b>İkincilik Ödülü</b> Said Kocak @saidkocak	<b>Karabük Özel Ödülü</b> Sezai Özaltın @sezaiozaltin	<b>Sergileme Ödülü 2</b> Onur Altındağ @altindagonur
<b>Üçüncülük Ödülü</b> Mehmet Çakır @mehmetcakirblackeagles	<b>Bartın Özel Ödülü</b> İsmail Serhat Şahin @ismailsrhtsahin	<b>Sergileme Ödülü 3</b> Ahu Demir Çakır @ahudemircakir
		<b>Sergileme Ödülü 4</b> Fatih Demir @gelkeyfimm





Fotoğraf 1. Birincilik Ödülü  
(030) - ustavemargarita



Fotoğraf 2. İkincilik Ödülü  
(093) - saidkocak



Fotoğraf 3. Üçüncülük  
Ödülü (018) -  
mehmetcakirblackeagles



Fotoğraf 4. Zonguldak Özel  
Ödülü (014) – naz\_ars



Fotoğraf 5. Karabük Özel  
Ödülü (066) - sezaiozaltin



Fotoğraf 6. Bartın  
Özel Ödülü (021) –  
ismailsrhtsahin







Fotoğraf 7. Sergileme-1 (023)  
- fatmasuledemir



Fotoğraf 8. Sergileme-2 (064)  
- altindagonur



Fotoğraf 9. Sergileme-3 (015)  
- ahudemircakir

Fotoğraf 10. Sergileme-4  
(038) - gelkeyfimm









## EK4 - ENVANTER FİŞLERİ

# Zonguldak Merkez Lavuarı

Tarih  
Mayıs 2021

0001,Merkez,Zonguldak

<b>Yapım Yılı</b>	1956	<b>Orijinal İşlevi</b>	Kömür Yıkama Tesisi	<b>Üretim Alanı</b>	Kömür
<b>Sahibi</b>	TTK	<b>Mevcut İşlevi</b>	Yıkıldı	<b>Ulaşım Sistemi</b>	Demiryolu, Denizyolu
<b>Kullanıcısı</b>	TTK	<b>Mimar</b>		<b>Sektörü</b>	Kömür
<b>Yaptıran</b>	Ereğli Kömür İşletmesi	<b>Taşıyıcı Sistem</b>	Karma	<b>Kapasitesi</b>	750 t/s
<b>İçerisindeki mekanik donatılar</b>	-				



## Değerlendirme

İç Değerler					
<b>Yaşı</b>	Var	<b>Tarihsellik</b>	Var	<b>Teknik/Estetik</b>	Var
<b>Orijinallik</b>	Yok	<b>Tasarım</b>	Yok	<b>İnşaat Yönetimi</b>	Yok
<b>Malzeme</b>	Yok	<b>Belge</b>	Yok	<b>Mekanik Donatılar</b>	Yok

Dış Değerler					
<b>Sosyokültürel</b>	Var	<b>Estetik</b>	Yok	<b>Sembolik</b>	Var
<b>Politik</b>	Yok	<b>Eğitimi</b>	Yok	<b>Hatıra</b>	Var
<b>Kimlik</b>	Yok			<b>Enderlik</b>	Yok

Ekonomik Değerler					
<b>İşlev</b>	Yok	<b>Pazar</b>	Yok	<b>Yeniden Kullanım</b>	Yok

# TTK Yayla Konağı Misafirhanesi

Tarih  
Mayıs 2021

0002,Merkez,Zonguldak

<b>Yapım Yılı</b>		<b>Orijinal İşlevi</b>	Konut	<b>Üretim Alanı</b>	-
<b>Sahibi</b>	TTK	<b>Mevcut İşlevi</b>	Konaklama	<b>Ulaşım Sistemi</b>	-
<b>Kullanıcısı</b>	TTK	<b>Mimar</b>		<b>Sektörü</b>	-
<b>Yaptıran</b>	Ereğli Şirketi (FRA)	<b>Taşıyıcı Sistem</b>	Betonarme	<b>Kapasitesi</b>	-
<b>İçerisindeki mekanik donatılar</b>	-				



## Değerlendirme

		İç Değerler			
<b>Yaşı</b>	Var	<b>Tarihsellik</b>	Var	<b>Teknik/Estetik</b>	Var
<b>Orijinallik</b>	Yok	<b>Tasarım</b>	Yok	<b>İnşaat Yönetimi</b>	Yok
<b>Malzeme</b>	Yok	<b>Belge</b>	Yok	<b>Mekanik Donatılar</b>	Yok

		Dış Değerler			
<b>Sosyokültürel</b>	Var	<b>Estetik</b>	Yok	<b>Sembolik</b>	Var
<b>Politik</b>	Yok	<b>Eğitim</b>	Yok	<b>Hatıra</b>	Var
<b>Kimlik</b>	Var			<b>Enderlik</b>	Yok

		Ekonomik Değerler			
<b>İşlev</b>	Var	<b>Pazar</b>	Var	<b>Yeniden Kullanım</b>	Var



# Üzülmez TİM Misafirhanesi

Tarih  
Mayıs 2021

0003,Merkez,Zonguldak

<b>Yapım Yılı</b>	1912	<b>Orijinal İşlevi</b>	İdari	<b>Üretim Alanı</b>	-
<b>Sahibi</b>	TTK	<b>Mevcut İşlevi</b>	Konaklama	<b>Ulaşım Sistemi</b>	-
<b>Kullanıcısı</b>	TTK	<b>Mimar</b>		<b>Sektörü</b>	-
<b>Yaptıran</b>	63 Ocağı İşletmecileri	<b>Taşıyıcı Sistem</b>	Betonarme	<b>Kapasitesi</b>	-
<b>İçerisindeki mekanik donatılar</b>	-				



## Değerlendirme

		İç Değerler			
<b>Yaşı</b>	Var	<b>Tarihsellik</b>	Var	<b>Teknik/Estetik</b>	Yok
<b>Orijinallik</b>	Var	<b>Tasarım</b>	Yok	<b>İnşaat Yönetimi</b>	Yok
<b>Malzeme</b>	Yok	<b>Belge</b>	Yok	<b>Mekanik Donatılar</b>	Yok

		Dış Değerler			
<b>Sosyokültürel</b>	Var	<b>Estetik</b>	Var	<b>Sembolik</b>	Yok
<b>Politik</b>	Yok	<b>Eğitimi</b>	Yok	<b>Hatıra</b>	Var
<b>Kimlik</b>	Yok			<b>Enderlik</b>	Var

		Ekonomik Değerler			
<b>İşlev</b>	Var	<b>Pazar</b>	Yok	<b>Yeniden Kullanım</b>	Var



# Üzülmez TİM Yenişehir Lojmanları

Tarih  
Mayıs 2021

0004,Merkez,Zonguldak

<b>Yapım Yılı</b>	1935	<b>Orijinal İşlevi</b>	Konut	<b>Üretim Alanı</b>	-
<b>Sahibi</b>	TTK	<b>Mevcut İşlevi</b>	Konut	<b>Ulaşım Sistemi</b>	-
<b>Kullanıcısı</b>	TTK	<b>Mimar</b>	Seyfi Arkan	<b>Sektörü</b>	-
<b>Yaptıran</b>	Maden Kömür İşleri TAŞ	<b>Taşıyıcı Sistem</b>	Betonarme	<b>Kapasitesi</b>	-
<b>İçerisindeki mekanik donatılar</b>	-				



## Değerlendirme

		İç Değerler			
<b>Yaşı</b>	Var	<b>Tarihsellik</b>	Yok	<b>Teknik/Estetik</b>	Yok
<b>Orijinallik</b>	Yok	<b>Tasarım</b>	Var	<b>İnşaat Yönetimi</b>	Yok
<b>Malzeme</b>	Yok	<b>Belge</b>	Yok	<b>Mekanik Donatılar</b>	Yok

		Dış Değerler			
<b>Sosyokültürel</b>	Var	<b>Estetik</b>	Var	<b>Sembolik</b>	Yok
<b>Politik</b>	Var	<b>Eğitimi</b>	Yok	<b>Hatıra</b>	Var
<b>Kimlik</b>	Yok			<b>Enderlik</b>	Var

		Ekonomik Değerler			
<b>İşlev</b>	Var	<b>Pazar</b>	Yok	<b>Yeniden Kullanım</b>	Var

# Üzülmez TİM Eski Atöyle Binası

Tarih  
Mayıs 2021

0005,Merkez,Zonguldak

<b>Yapım Yılı</b>	1935	<b>Orijinal İşlevi</b>	Atöyle	<b>Üretim Alanı</b>	Kömür
<b>Sahibi</b>	TTK	<b>Mevcut İşlevi</b>	Kullanılmıyor	<b>Ulaşım Sistemi</b>	Demiryolu, Karayoluyolu
<b>Kullanıcısı</b>	TTK	<b>Mimar</b>	Seyfi Arkan	<b>Sektörü</b>	Kömür
<b>Yaptıran</b>	Maden Kömür İşleri TAŞ	<b>Taşıyıcı Sistem</b>	Betonarme	<b>Kapasitesi</b>	-
<b>İçerisindeki mekanik donatılar</b>	Zeminde ray				



## Değerlendirme

		İç Değerler			
<b>Yaşı</b>	Var	<b>Tarihsellik</b>	Var	<b>Teknik/Estetik</b>	Yok
<b>Orijinallik</b>	Yok	<b>Tasarım</b>	Yok	<b>İnşaat Yönetimi</b>	Yok
<b>Malzeme</b>	Yok	<b>Belge</b>	Yok	<b>Mekanik Donatılar</b>	Var

		Dış Değerler			
<b>Sosyokültürel</b>	Yok	<b>Estetik</b>	Yok	<b>Sembolik</b>	Yok
<b>Politik</b>	Yok	<b>Eğitimi</b>	Var	<b>Hatıra</b>	Yok
<b>Kimlik</b>	Yok			<b>Enderlik</b>	Yok

		Ekonomik Değerler			
<b>İşlev</b>	Yok	<b>Pazar</b>	Yok	<b>Yeniden Kullanım</b>	Yok



# Üzülmez Asma Fransız Evleri

Tarih  
Mayıs 2021

0006,Merkez,Zonguldak

Yapım Yılı	1956	Orijinal İşlevi	Üretim Alanı	-	
Sahibi	TTK	Mevcut İşlevi	Ulaşım Sistemi	-	
Kullanıcısı	TTK	Mimar	Sektörü	-	
Yaptıran		Taşıyıcı Sistem	Betonarme	Kapasitesi	-
İçerisindeki mekanik donatılar	-				



## Değerlendirme

		İç Değerler			
Yaşı	Yok	Tarihsellik	Yok	Teknik/Estetik	Yok
Orijinallik	Yok	Tasarım	Yok	İnşaat Yönetimi	Yok
Malzeme	Yok	Belge	Yok	Mekanik Donatılar	Yok

		Dış Değerler			
Sosyokültürel	Yok	Estetik	Yok	Sembolik	Yok
Politik	Yok	Eğitim	Yok	Hatıra	Yok
Kimlik	Yok			Enderlik	Yok

		Ekonomik Değerler			
İşlev	Yok	Pazar	Yok	Yeniden Kullanım	Yok

# Üzülmez Asma Eski Lavuar Binası

Tarih  
Mayıs 2021

0007,Merkez,Zonguldak

<b>Yapım Yılı</b>		<b>Orijinal İşlevi</b>		<b>Üretim Alanı</b>	Madencilik
<b>Sahibi</b>	TTK	<b>Mevcut İşlevi</b>		<b>Ulaşım Sistemi</b>	Demiryolu/Karayolu
<b>Kullanıcısı</b>	TTK	<b>Mimar</b>		<b>Sektörü</b>	Kamu
<b>Yaptıran</b>		<b>Taşıyıcı Sistem</b>	Yığma	<b>Kapasitesi</b>	-
<b>İçerisindeki mekanik donatılar</b>	-				



## Değerlendirme

		İç Değerler			
<b>Yaşı</b>	Yok	<b>Tarihsellik</b>	Yok	<b>Teknik/Estetik</b>	Yok
<b>Orijinallik</b>	Yok	<b>Tasarım</b>	Yok	<b>İnşaat Yönetimi</b>	Yok
<b>Malzeme</b>	Yok	<b>Belge</b>	Yok	<b>Mekanik Donatılar</b>	Yok

		Dış Değerler			
<b>Sosyokültürel</b>	Yok	<b>Estetik</b>	Yok	<b>Sembolik</b>	Yok
<b>Politik</b>	Yok	<b>Eğitimi</b>	Yok	<b>Hatıra</b>	Yok
<b>Kimlik</b>	Yok			<b>Enderlik</b>	Yok

		Ekonomik Değerler			
<b>İşlev</b>	Yok	<b>Pazar</b>	Yok	<b>Yeniden Kullanım</b>	Yok



# Üzülmez Stadyumu

Tarih  
Mayıs 2021

0008,Merkez,Zonguldak

Yapım Yılı	1936	Orijinal İşlevi	Stadyum	Üretim Alanı	-
Sahibi	TTK	Mevcut İşlevi	Kullanılmıyor	Ulaşım Sistemi	-
Kullanıcısı	TTK	Mimar	Seyfi Arkan	Sektörü	-
Yaptıran		Taşıyıcı Sistem	Betonarme	Kapasitesi	-
İçerisindeki mekanik donatılar	-				



## Değerlendirme

İç Değerler		
Yaşı	Tarihsellik	Teknik/Estetik
Orijinallik	Tasarım	İnşaat Yönetimi
Malzeme	Belge	Mekanik Donatılar

Dış Değerler		
Sosyokültürel	Estetik	Sembolik
Politik	Eğitim	Hatıra
Kimlik		Enderlik

Ekonomik Değerler		
İşlev	Pazar	Yeniden Kullanım



# Müşavirlik Binası

Tarih  
Mayıs 2021

0009,Merkez,Zonguldak

<b>Yapım Yılı</b>	1912	<b>Orijinal İşlevi</b>		<b>Üretim Alanı</b>	-
<b>Sahibi</b>	TTK	<b>Mevcut İşlevi</b>		<b>Ulaşım Sistemi</b>	-
<b>Kullanıcısı</b>	TTK	<b>Mimar</b>		<b>Sektörü</b>	-
<b>Yaptıran</b>	Maden Kömür İşleri TAŞ	<b>Taşıyıcı Sistem</b>	Yığma	<b>Kapasitesi</b>	-
<b>İçerisindeki mekanik donatılar</b>	-				



## Değerlendirme

		İç Değerler			
<b>Yaşı</b>	Yok	<b>Tarihsellik</b>	Yok	<b>Teknik/Estetik</b>	Yok
<b>Orijinallik</b>	Yok	<b>Tasarım</b>	Yok	<b>İnşaat Yönetimi</b>	Yok
<b>Malzeme</b>	Yok	<b>Belge</b>	Yok	<b>Mekanik Donatılar</b>	Yok

		Dış Değerler			
<b>Sosyokültürel</b>	Yok	<b>Estetik</b>	Yok	<b>Sembolik</b>	Yok
<b>Politik</b>	Yok	<b>Eğitimi</b>	Yok	<b>Hatıra</b>	Yok
<b>Kimlik</b>	Yok			<b>Enderlik</b>	Yok

		Ekonomik Değerler			
<b>İşlev</b>	Yok	<b>Pazar</b>	Yok	<b>Yeniden Kullanım</b>	Yok

# Meslek Lisesi

Tarih  
Mayıs 2021

0010,Merkez,Zonguldak

Yapım Yılı	1935	Orijinal İşlevi	Üretim Alanı	-	
Sahibi	TTK	Mevcut İşlevi	Ulaşım Sistemi	-	
Kullanıcısı	TTK	Mimar	Sektörü	-	
Yaptıran		Taşıyıcı Sistem	Betonarme	Kapasitesi	-
İçerisindeki mekanik donatılar	-				



## Değerlendirme

		İç Değerler			
Yaşı	Var	Tarihsellik	Var	Teknik/Estetik	Var
Orijinallik	Yok	Tasarım	Yok	İnşaat Yönetimi	Yok
Malzeme	Yok	Belge	Yok	Mekanik Donatılar	Yok

		Dış Değerler			
Sosyokültürel	Var	Estetik	Yok	Sembolik	Var
Politik	Yok	Eğitimi	Yok	Hatıra	Var
Kimlik	Yok			Enderlik	Yok

		Ekonomik Değerler			
İşlev	Var	Pazar	Var	Yeniden Kullanım	Var



# Maden Makinaları Fabrikası

Tarih  
Mayıs 2021

0011,Merkez,Zonguldak

Yapım Yılı	1935	Orijinal İşlevi	Üretim Alanı	Madencilik
Sahibi	TTK	Mevcut İşlevi	Ulaşım Sistemi	Demiryolu/Karayolu
Kullanıcısı	TTK	Mimar	Sektörü	Kamu
Yaptıran		Taşıyıcı Sistem	Kapasitesi	-
İçerisindeki mekanik donatılar	-	İyi		



## Değerlendirme

		İç Değerler			
Yaşı	Var	Tarihsellik	Var	Teknik/Estetik	Var
Orijinallik	Yok	Tasarım	Yok	İnşaat Yönetimi	Yok
Malzeme	Yok	Belge	Yok	Mekanik Donatılar	Yok

		Dış Değerler			
Sosyokültürel	Var	Estetik	Yok	Sembolik	Var
Politik	Yok	Eğitimi	Yok	Hatıra	Var
Kimlik	Var			Enderlik	Yok

		Ekonomik Değerler			
İşlev	Var	Pazar	Yok	Yeniden Kullanım	Var

# Liman Hızlı Yükleme

Tarih  
Mayıs 2021

0012,Merkez,Zonguldak

<b>Yapım Yılı</b>	1956	<b>Orijinal İşlevi</b>		<b>Üretim Alanı</b>	Madencilik
<b>Sahibi</b>	TTK	<b>Mevcut İşlevi</b>		<b>Ulaşım Sistemi</b>	Demiryolu/Karayolu
<b>Kullanıcısı</b>	TTK	<b>Mimar</b>		<b>Sektörü</b>	Kamu
<b>Yaptıran</b>	Ereğli Kömür İşletmesi	<b>Taşıyıcı Sistem</b>	Karma	<b>Kapasitesi</b>	-
<b>İçerisindeki mekanik donatılar</b>	-				



## Değerlendirme

		İç Değerler			
<b>Yaşı</b>	Var	<b>Tarihsellik</b>	Var	<b>Teknik/Estetik</b>	Yok
<b>Orijinallik</b>	Var	<b>Tasarım</b>	Yok	<b>İnşaat Yönetimi</b>	Yok
<b>Malzeme</b>	Yok	<b>Belge</b>	Yok	<b>Mekanik Donatılar</b>	Yok

		Dış Değerler			
<b>Sosyokültürel</b>	Var	<b>Estetik</b>	Var	<b>Sembolik</b>	Yok
<b>Politik</b>	Yok	<b>Eğitimi</b>	Yok	<b>Hatıra</b>	Var
<b>Kimlik</b>	Yok			<b>Enderlik</b>	Var

		Ekonomik Değerler			
<b>İşlev</b>	Var	<b>Pazar</b>	Yok	<b>Yeniden Kullanım</b>	Var



# Konuk Evi A tipi

Tarih  
Mayıs 2021

0013,Merkez,Zonguldak

<b>Yapım Yılı</b>	1935	<b>Orijinal İşlevi</b>		<b>Üretim Alanı</b>	-
<b>Sahibi</b>	TTK	<b>Mevcut İşlevi</b>		<b>Ulaşım Sistemi</b>	-
<b>Kullanıcısı</b>	TTK	<b>Mimar</b>	Seyfi Arkan	<b>Sektörü</b>	-
<b>Yaptıran</b>	Maden Kömür İşleri TAŞ	<b>Taşıyıcı Sistem</b>	Betonarme	<b>Kapasitesi</b>	-
<b>İçerisindeki mekanik donatılar</b>	-				



## Değerlendirme

İç Değerler					
<b>Yaşı</b>	Var	<b>Tarihsellik</b>	Var	<b>Teknik/Estetik</b>	Var
<b>Orijinallik</b>	Yok	<b>Tasarım</b>	Yok	<b>İnşaat Yönetimi</b>	Yok
<b>Malzeme</b>	Yok	<b>Belge</b>	Yok	<b>Mekanik Donatılar</b>	Yok

Dış Değerler					
<b>Sosyokültürel</b>	Var	<b>Estetik</b>	Yok	<b>Sembolik</b>	Var
<b>Politik</b>	Yok	<b>Eğitimi</b>	Yok	<b>Hatıra</b>	Var
<b>Kimlik</b>	Yok			<b>Enderlik</b>	Yok

Ekonomik Değerler					
<b>İşlev</b>	Yok	<b>Pazar</b>	Yok	<b>Yeniden Kullanım</b>	Yok



# Genel Müdür Yardımcıları Evi

Tarih  
Mayıs 2021

0014,Merkez,Zonguldak

<b>Yapım Yılı</b>	1935	<b>Orijinal İşlevi</b>		<b>Üretim Alanı</b>	-
<b>Sahibi</b>	TTK	<b>Mevcut İşlevi</b>		<b>Ulaşım Sistemi</b>	-
<b>Kullanıcısı</b>	TTK	<b>Mimar</b>	Seyfi Arkan	<b>Sektörü</b>	-
<b>Yaptıran</b>	Maden Kömür İşleri TAŞ	<b>Taşıyıcı Sistem</b>	Betonarme	<b>Kapasitesi</b>	-
<b>İçerisindeki mekanik donatılar</b>	-				



## Değerlendirme

		İç Değerler			
<b>Yaşı</b>	Var	<b>Tarihsellik</b>	Var	<b>Teknik/Estetik</b>	Var
<b>Orijinallik</b>	Yok	<b>Tasarım</b>	Yok	<b>İnşaat Yönetimi</b>	Yok
<b>Malzeme</b>	Yok	<b>Belge</b>	Yok	<b>Mekanik Donatılar</b>	Yok

		Dış Değerler			
<b>Sosyokültürel</b>	Var	<b>Estetik</b>	Yok	<b>Sembolik</b>	Var
<b>Politik</b>	Yok	<b>Eğitimi</b>	Yok	<b>Hatıra</b>	Var
<b>Kimlik</b>	Var			<b>Enderlik</b>	Yok

		Ekonomik Değerler			
<b>İşlev</b>	Yok	<b>Pazar</b>	Yok	<b>Yeniden Kullanım</b>	Yok

# Çatalağzı Lavuarı

Tarih  
Mayıs 2021

0015,Merkez,Zonguldak

<b>Yapım Yılı</b>	1956	<b>Orijinal İşlevi</b>		<b>Üretim Alanı</b>	Madencilik
<b>Sahibi</b>	TTK	<b>Mevcut İşlevi</b>		<b>Ulaşım Sistemi</b>	Demiryolu/Karayolu
<b>Kullanıcısı</b>	TTK	<b>Mimar</b>		<b>Sektörü</b>	Kamu
<b>Yaptıran</b>		<b>Taşıyıcı Sistem</b>	Karma	<b>Kapasitesi</b>	-
<b>İçerisindeki mekanik donatılar</b>	-				



## Değerlendirme

		İç Değerler			
<b>Yaşı</b>	Var	<b>Tarihsellik</b>	Var	<b>Teknik/Estetik</b>	Yok
<b>Orijinallik</b>	Var	<b>Tasarım</b>	Yok	<b>İnşaat Yönetimi</b>	Yok
<b>Malzeme</b>	Yok	<b>Belge</b>	Yok	<b>Mekanik Donatılar</b>	Yok

		Dış Değerler			
<b>Sosyokültürel</b>	Var	<b>Estetik</b>	Var	<b>Sembolik</b>	Yok
<b>Politik</b>	Yok	<b>Eğitimi</b>	Yok	<b>Hatıra</b>	Var
<b>Kimlik</b>	Yok			<b>Enderlik</b>	Var

		Ekonomik Değerler			
<b>İşlev</b>	Yok	<b>Pazar</b>	Yok	<b>Yeniden Kullanım</b>	Yok

# Çatalağzı DDY Tamirhanesi

Tarih  
Mayıs 2021

0016,Merkez,Zonguldak

<b>Yapım Yılı</b>		<b>Orijinal İşlevi</b>		<b>Üretim Alanı</b>	-
<b>Sahibi</b>	TTK	<b>Mevcut İşlevi</b>		<b>Ulaşım Sistemi</b>	-
<b>Kullanıcısı</b>	TTK	<b>Mimar</b>		<b>Sektörü</b>	-
<b>Yaptıran</b>		<b>Taşıyıcı Sistem</b>	Betonarme	<b>Kapasitesi</b>	-
<b>İçerisindeki mekanik donatılar</b>	-				



## Değerlendirme

		İç Değerler			
<b>Yaşı</b>	Var	<b>Tarihsellik</b>	Yok	<b>Teknik/Estetik</b>	Yok
<b>Orijinallik</b>	Yok	<b>Tasarım</b>	Var	<b>İnşaat Yönetimi</b>	Yok
<b>Malzeme</b>	Yok	<b>Belge</b>	Yok	<b>Mekanik Donatılar</b>	Yok

		Dış Değerler			
<b>Sosyokültürel</b>	Var	<b>Estetik</b>	Var	<b>Sembolik</b>	Yok
<b>Politik</b>	Var	<b>Eğitimi</b>	Yok	<b>Hatıra</b>	Var
<b>Kimlik</b>	Yok			<b>Enderlik</b>	Var

		Ekonomik Değerler			
<b>İşlev</b>	Yok	<b>Pazar</b>	Yok	<b>Yeniden Kullanım</b>	Yok



# Bedaş Zonguldak İl İşletme Müdürlüğü

Tarih  
Mayıs 2021

0017,Merkez,Zonguldak

Yapım Yılı	1912	Orijinal İşlevi	Üretim Alanı	-
Sahibi	TTK	Mevcut İşlevi	Ulaşım Sistemi	-
Kullanıcısı	TTK	Mimar	Sektörü	-
Yaptıran		Taşıyıcı Sistem	Kapasitesi	-
İçerisindeki mekanik donatılar	-			



## Değerlendirme

		İç Değerler			
Yaşı	Var	Tarihsellik	Var	Teknik/Estetik	Var
Orijinallik	Yok	Tasarım	Yok	İnşaat Yönetimi	Yok
Malzeme	Yok	Belge	Yok	Mekanik Donatılar	Yok

		Dış Değerler			
Sosyokültürel	Var	Estetik	Yok	Sembolik	Var
Politik	Yok	Eğitimi	Yok	Hatıra	Var
Kimlik	Yok			Enderlik	Yok

		Ekonomik Değerler			
İşlev	Yok	Pazar	Yok	Yeniden Kullanım	Yok

# Üzülmez TİM Çınartepeler Türk-iş Evleri

Tarih  
Mayıs 2021

0018,Merkez,Zonguldak

<b>Yapım Yılı</b>	1947	<b>Orijinal İşlevi</b>	Konut	<b>Üretim Alanı</b>	-
<b>Sahibi</b>	TTK	<b>Mevcut İşlevi</b>	Lojman	<b>Ulaşım Sistemi</b>	-
<b>Kullanıcısı</b>	TTK	<b>Mimar</b>		<b>Sektörü</b>	-
<b>Yaptıran</b>	Maden Kömür İşleri TAŞ	<b>Taşıyıcı Sistem</b>	Karma	<b>Kapasitesi</b>	-
<b>İçerisindeki mekanik donatılar</b>	-				



## Değerlendirme

		İç Değerler			
<b>Yaşı</b>	Var	<b>Tarihsellik</b>	Var	<b>Teknik/Estetik</b>	Var
<b>Orijinallik</b>	Yok	<b>Tasarım</b>	Yok	<b>İnşaat Yönetimi</b>	Yok
<b>Malzeme</b>	Yok	<b>Belge</b>	Yok	<b>Mekanik Donatılar</b>	Yok

		Dış Değerler			
<b>Sosyokültürel</b>	Var	<b>Estetik</b>	Yok	<b>Sembolik</b>	Var
<b>Politik</b>	Yok	<b>Eğitimi</b>	Yok	<b>Hatıra</b>	Var
<b>Kimlik</b>	Var			<b>Enderlik</b>	Yok

		Ekonomik Değerler			
<b>İşlev</b>	Var	<b>Pazar</b>	Var	<b>Yeniden Kullanım</b>	Var



# TTK Çaydamar İşletmesi Pervane

Tarih  
Mayıs 2021

0019,Merkez,Zonguldak

<b>Yapım Yılı</b>		<b>Orijinal İşlevi</b>	Pervane	<b>Üretim Alanı</b>	Madencilik
<b>Sahibi</b>	TTK	<b>Mevcut İşlevi</b>		<b>Ulaşım Sistemi</b>	Demiryolu/Karayolu
<b>Kullanıcısı</b>	TTK	<b>Mimar</b>		<b>Sektörü</b>	Kamu
<b>Yaptıran</b>	TTK	<b>Taşıyıcı Sistem</b>		<b>Kapasitesi</b>	-
<b>İçerisindeki mekanik donatılar</b>	-				



## Değerlendirme

		İç Değerler			
<b>Yaşı</b>	Yok	<b>Tarihsellik</b>	Var	<b>Teknik/Estetik</b>	Var
<b>Orijinallik</b>	Var	<b>Tasarım</b>	Var	<b>İnşaat Yönetimi</b>	Var
<b>Malzeme</b>	Var	<b>Belge</b>	Var	<b>Mekanik Donatılar</b>	Var

		Dış Değerler			
<b>Sosyokültürel</b>	Var	<b>Estetik</b>	Var	<b>Sembolik</b>	Var
<b>Politik</b>	Var	<b>Eğitim</b>	Var	<b>Hatıra</b>	Var
<b>Kimlik</b>	Var			<b>Enderlik</b>	Var

		Ekonomik Değerler			
<b>İşlev</b>	Var	<b>Pazar</b>	Var	<b>Yeniden Kullanım</b>	Var

# TTK Çaydamar İşletmesi Vinç binası

Tarih  
Mayıs 2021

0020,Merkez,Zonguldak

<b>Yapım Yılı</b>	1951	<b>Orijinal İşlevi</b>	Vinç Binası	<b>Üretim Alanı</b>	Madencilik
<b>Sahibi</b>	TTK	<b>Mevcut İşlevi</b>	Yok	<b>Ulaşım Sistemi</b>	
<b>Kullanıcısı</b>	TTK	<b>Mimar</b>		<b>Sektörü</b>	Kamu
<b>Yaptıran</b>	TTK	<b>Taşıyıcı Sistem</b>	elik	<b>Kapasitesi</b>	-
<b>İçerisindeki mekanik donatılar</b>	Bobinler				



## Değerlendirme

İ Değerler					
<b>Yaşı</b>	Yok	<b>Tarihsellik</b>	Var	<b>Teknik/Estetik</b>	Var
<b>Orijinallik</b>	Var	<b>Tasarım</b>	Var	<b>İnşaat Yönetimi</b>	Var
<b>Malzeme</b>	Var	<b>Belge</b>	Var	<b>Mekanik Donatılar</b>	Var

Dış Değerler					
<b>Sosyokültürel</b>	Var	<b>Estetik</b>	Var	<b>Sembolik</b>	Yok
<b>Politik</b>	Var	<b>Eğitim</b>	Var	<b>Hatıra</b>	Var
<b>Kimlik</b>	Var			<b>Enderlik</b>	Yok

Ekonomik Değerler					
<b>İşlev</b>	Yok	<b>Pazar</b>	Var	<b>Yeniden Kullanım</b>	Yok



# TTK Çaydamar İşletmesi Tertip Binası

Tarih  
Mayıs 2021

0021,Merkez,Zonguldak

<b>Yapım Yılı</b>	1951	<b>Orijinal İşlevi</b>	Tertip Binası	<b>Üretim Alanı</b>	Madencilik
<b>Sahibi</b>	TTK	<b>Mevcut İşlevi</b>	Atölye	<b>Ulaşım Sistemi</b>	Karayolu
<b>Kullanıcısı</b>	Özel	<b>Mimar</b>		<b>Sektörü</b>	Kamu
<b>Yaptıran</b>	TTK	<b>Taşıyıcı Sistem</b>	Yığma, taş	<b>Kapasitesi</b>	-
<b>İçerisindeki mekanik donatılar</b>	-				



## Değerlendirme

		İç Değerler			
<b>Yaşı</b>	Yok	<b>Tarihsellik</b>	Var	<b>Teknik/Estetik</b>	Var
<b>Orijinallik</b>	Var	<b>Tasarım</b>	Var	<b>İnşaat Yönetimi</b>	Var
<b>Malzeme</b>	Var	<b>Belge</b>	Var	<b>Mekanik Donatılar</b>	Var

		Dış Değerler			
<b>Sosyokültürel</b>	Var	<b>Estetik</b>	Var	<b>Sembolik</b>	Var
<b>Politik</b>	Var	<b>Eğitim</b>	Var	<b>Hatıra</b>	Var
<b>Kimlik</b>	Var			<b>Enderlik</b>	Var

		Ekonomik Değerler			
<b>İşlev</b>	Var	<b>Pazar</b>	Var	<b>Yeniden Kullanım</b>	Var

# TTK Çaydamar İşletmesi İdari Bina

Tarih  
Mayıs 2021

0022,Merkez,Zonguldak

<b>Yapım Yılı</b>	1945	<b>Orijinal İşlevi</b>	İdari Bina	<b>Üretim Alanı</b>	Madencilik
<b>Sahibi</b>	TTK	<b>Mevcut İşlevi</b>		<b>Ulaşım Sistemi</b>	
<b>Kullanıcısı</b>	TTK	<b>Mimar</b>		<b>Sektörü</b>	Kamu
<b>Yaptıran</b>	TTK	<b>Taşıyıcı Sistem</b>	Betonarme	<b>Kapasitesi</b>	-
<b>İçerisindeki mekanik donatılar</b>	-				



## Değerlendirme

		İç Değerler			
<b>Yaşı</b>	Yok	<b>Tarihsellik</b>	Var	<b>Teknik/Estetik</b>	Var
<b>Orijinallik</b>	Var	<b>Tasarım</b>	Var	<b>İnşaat Yönetimi</b>	Var
<b>Malzeme</b>	Var	<b>Belge</b>	Var	<b>Mekanik Donatılar</b>	Yok

		Dış Değerler			
<b>Sosyokültürel</b>	Var	<b>Estetik</b>	Yok	<b>Sembolik</b>	Var
<b>Politik</b>	Var	<b>Eğitimi</b>	Var	<b>Hatıra</b>	Var
<b>Kimlik</b>	Var			<b>Enderlik</b>	Yok

		Ekonomik Değerler			
<b>İşlev</b>	Var	<b>Pazar</b>	Var	<b>Yeniden Kullanım</b>	Var



# TTK Çaydamar İ̇sletmesi-Maden giri̇si

Tarih  
Mayıs 2021

0023,Merkez,Zonguldak

<b>Yapım Yılı</b>	1947	<b>Orijinal İ̇şlevi</b>	Maden Giri̇si	<b>Üretim Alanı</b>	Madencilik
<b>Sahibi</b>	TTK	<b>Mevcut İ̇şlevi</b>	Yok	<b>Ulaşım Sistemi</b>	Dekovil
<b>Kullanıcısı</b>	TTK	<b>Mimar</b>		<b>Sektörü</b>	Kamu
<b>Yaptıran</b>	TTK	<b>Taşıyıcı Sistem</b>	Yığma	<b>Kapasitesi</b>	-
<b>İ̇çerisindeki mekanik donatılar</b>	Madene giden dekovil hatları				



## Değerlendirme

İ̇ç Değerler					
<b>Yaşı</b>	Yok	<b>Tarihsellik</b>	Yok	<b>Teknik/Estetik</b>	Var
<b>Orijinallik</b>	Var	<b>Tasarım</b>	Var	<b>İ̇nşaat Yönetimi</b>	Var
<b>Malzeme</b>	Var	<b>Belge</b>	Var	<b>Mekanik Donatılar</b>	Var

Dış Değerler					
<b>Sosyokültürel</b>	Var	<b>Estetik</b>	Var	<b>Sembolik</b>	Var
<b>Politik</b>	Var	<b>Eğitim</b>	Var	<b>Hatıra</b>	Yok
<b>Kimlik</b>	Var			<b>Enderlik</b>	Yok

Ekonomik Değerler					
<b>İ̇şlev</b>	Var	<b>Pazar</b>	Var	<b>Yeniden Kullanım</b>	Yok



# TTK Çaydamar İşletmesi Kompresör

Tarih  
Mayıs 2021

0024,Merkez,Zonguldak

<b>Yapım Yılı</b>	1945	<b>Orijinal İşlevi</b>	Kompresör Binası	<b>Üretim Alanı</b>	Madencilik
<b>Sahibi</b>	TTK	<b>Mevcut İşlevi</b>	Atölye	<b>Ulaşım Sistemi</b>	Demiryolu/Karayolu
<b>Kullanıcısı</b>	TTK	<b>Mimar</b>		<b>Sektörü</b>	Kamu
<b>Yaptıran</b>	TTK	<b>Taşıyıcı Sistem</b>	Betonarme	<b>Kapasitesi</b>	-
<b>İçerisindeki mekanik donatılar</b>	-				



## Değerlendirme

		İç Değerler			
<b>Yaşı</b>	Yok	<b>Tarihsellik</b>	Var	<b>Teknik/Estetik</b>	Var
<b>Orijinallik</b>	Var	<b>Tasarım</b>	Var	<b>İnşaat Yönetimi</b>	Var
<b>Malzeme</b>	Var	<b>Belge</b>	Var	<b>Mekanik Donatılar</b>	Yok

		Dış Değerler			
<b>Sosyokültürel</b>	Var	<b>Estetik</b>	Yok	<b>Sembolik</b>	Var
<b>Politik</b>	Var	<b>Eğitim</b>	Var	<b>Hatıra</b>	Var
<b>Kimlik</b>	Var			<b>Enderlik</b>	Yok

		Ekonomik Değerler			
<b>İşlev</b>	Var	<b>Pazar</b>	Var	<b>Yeniden Kullanım</b>	Var

# TTK Çaydamar İşletmesi İhraç Vinci

Tarih  
Mayıs 2021

0025,Merkez,Zonguldak

<b>Yapım Yılı</b>	1946	<b>Orijinal İşlevi</b>	İhraç Vinci	<b>Üretim Alanı</b>	Madencilik
<b>Sahibi</b>	TTK	<b>Mevcut İşlevi</b>	Yok	<b>Ulaşım Sistemi</b>	
<b>Kullanıcısı</b>	TTK	<b>Mimar</b>		<b>Sektörü</b>	Kamu
<b>Yaptıran</b>	TTK	<b>Taşıyıcı Sistem</b>	Çelik	<b>Kapasitesi</b>	-
<b>İçerisindeki mekanik donatılar</b>	Madene giden vinç				



## Değerlendirme

İç Değerler					
<b>Yaşı</b>	Yok	<b>Tarihsellik</b>	Var	<b>Teknik/Estetik</b>	Var
<b>Orijinallik</b>	Var	<b>Tasarım</b>	Var	<b>İnşaat Yönetimi</b>	Var
<b>Malzeme</b>	Var	<b>Belge</b>	Var	<b>Mekanik Donatılar</b>	Var

Dış Değerler					
<b>Sosyokültürel</b>	Var	<b>Estetik</b>	Var	<b>Sembolik</b>	Yok
<b>Politik</b>	Var	<b>Eğitim</b>	Var	<b>Hatıra</b>	Var
<b>Kimlik</b>	Var			<b>Enderlik</b>	Yok

Ekonomik Değerler					
<b>İşlev</b>	Var	<b>Pazar</b>	Var	<b>Yeniden Kullanım</b>	Yok



# TTK Çaydamar İşletme M¼d¼rl¼ę¼ Ambar

Tarih  
Mayıs 2021

0026,Merkez,Zonguldak

<b>Yapım Yılı</b>	1946	<b>Orijinal İşlevi</b>	Depo	<b>¼retim Alanı</b>	Madencilik
<b>Sahibi</b>	TTK	<b>Mevcut İşlevi</b>	Yok	<b>Ulaşım Sistemi</b>	Demiryolu
<b>Kullanıcısı</b>	TTK	<b>Mimar</b>		<b>Sekt¼r¼</b>	Kamu
<b>Yaptıran</b>	TTK	<b>Taşıyıcı Sistem</b>	Betonarme	<b>Kapasitesi</b>	-
<b>İçerisindeki mekanik donatılar</b>	-				



## Değerlendirme

İ Değerler					
<b>Yaşı</b>	Yok	<b>Tarihsellik</b>	Var	<b>Teknik/Estetik</b>	Var
<b>Orijinallik</b>	Var	<b>Tasarım</b>	Var	<b>İnşaat Y¼netimi</b>	Var
<b>Malzeme</b>	Var	<b>Belge</b>	Var	<b>Mekanik Donatılar</b>	Yok

Dış Değerler					
<b>Sosyok¼lt¼rel</b>	Var	<b>Estetik</b>	Yok	<b>Sembolik</b>	Yok
<b>Politik</b>	Var	<b>Eğitim</b>	Var	<b>Hatıra</b>	Var
<b>Kimlik</b>	Var			<b>Enderlik</b>	Yok

Ekonomik Değerler					
<b>İşlev</b>	Var	<b>Pazar</b>	Var	<b>Yeniden Kullanım</b>	Yok

# TTK Çaydamar İşletme M¼d¼rl¼ę¼

Tarih  
Mayıs 2021

0027,Merkez,Zonguldak

<b>Yapım Yılı</b>	1945-51	<b>Orijinal İşlevi</b>	Madencilik İşletmesi	<b>¼retim Alanı</b>	Madencilik
<b>Sahibi</b>	TTK	<b>Mevcut İşlevi</b>	Karma	<b>Ulaşım Sistemi</b>	Demiryolu/Karayolu
<b>Kullanıcısı</b>	TTK	<b>Mimar</b>		<b>Sekt¼r¼</b>	Kamu
<b>Yaptıran</b>	TTK	<b>Taşıyıcı Sistem</b>	Betonarme	<b>Kapasitesi</b>	-
<b>İçerisindeki mekanik donatılar</b>	-				



## Değerlendirme

İç Değerler					
<b>Yaşı</b>	Yok	<b>Tarihsellik</b>	Var	<b>Teknik/Estetik</b>	Var
<b>Orijinallik</b>	Var	<b>Tasarım</b>	Var	<b>İnşaat Y¼netimi</b>	Var
<b>Malzeme</b>	Var	<b>Belge</b>	Var	<b>Mekanik Donatılar</b>	Var

Dış Değerler					
<b>Sosyok¼lt¼rel</b>	Var	<b>Estetik</b>	Var	<b>Sembolik</b>	Var
<b>Politik</b>	Var	<b>Eğitim</b>	Var	<b>Hatıra</b>	Var
<b>Kimlik</b>	Var			<b>Enderlik</b>	Yok

Ekonomik Değerler					
<b>İşlev</b>	Var	<b>Pazar</b>	Var	<b>Yeniden Kullanım</b>	Var



# TTK Merkez Lavuar Trafo

Tarih  
Mayıs 2021

0028,Merkez,Zonguldak

<b>Yapım Yılı</b>	Bilinmiyor	<b>Orijinal İşlevi</b>		<b>Üretim Alanı</b>	-
<b>Sahibi</b>	TTK	<b>Mevcut İşlevi</b>		<b>Ulaşım Sistemi</b>	-
<b>Kullanıcısı</b>	TTK	<b>Mimar</b>		<b>Sektörü</b>	-
<b>Yaptıran</b>		<b>Taşıyıcı Sistem</b>	Betonarme	<b>Kapasitesi</b>	-
<b>İçerisindeki mekanik donatılar</b>	-				



## Değerlendirme

		İç Değerler			
<b>Yaşı</b>	Yok	<b>Tarihsellik</b>	Yok	<b>Teknik/Estetik</b>	Var
<b>Orijinallik</b>	Var	<b>Tasarım</b>	Yok	<b>İnşaat Yönetimi</b>	Var
<b>Malzeme</b>	Yok	<b>Belge</b>	Var	<b>Mekanik Donatılar</b>	Yok

		Dış Değerler			
<b>Sosyokültürel</b>	Var	<b>Estetik</b>	Yok	<b>Sembolik</b>	Yok
<b>Politik</b>	Yok	<b>Eğitimi</b>	Var	<b>Hatıra</b>	Var
<b>Kimlik</b>	Var			<b>Enderlik</b>	Yok

		Ekonomik Değerler			
<b>İşlev</b>	Var	<b>Pazar</b>	Var	<b>Yeniden Kullanım</b>	Var



# TTK Merkez Lavuar Kuleler

Tarih  
Mayıs 2021

0029,Merkez,Zonguldak

<b>Yapım Yılı</b>	1957	<b>Orijinal İşlevi</b>	Lavuar	<b>Üretim Alanı</b>	Madencilik
<b>Sahibi</b>	TTK	<b>Mevcut İşlevi</b>	Yok	<b>Ulaşım Sistemi</b>	Deniz/Karayolu
<b>Kullanıcısı</b>	TTK	<b>Mimar</b>		<b>Sektörü</b>	Kamu
<b>Yaptıran</b>		<b>Taşıyıcı Sistem</b>	Betonarme	<b>Kapasitesi</b>	-
<b>İçerisindeki mekanik donatılar</b>	-				



## Değerlendirme

		İç Değerler			
<b>Yaşı</b>	Var	<b>Tarihsellik</b>	Yok	<b>Teknik/Estetik</b>	Yok
<b>Orijinallik</b>	Var	<b>Tasarım</b>	Yok	<b>İnşaat Yönetimi</b>	Var
<b>Malzeme</b>	Yok	<b>Belge</b>	Var	<b>Mekanik Donatılar</b>	Yok

		Dış Değerler			
<b>Sosyokültürel</b>	Var	<b>Estetik</b>	Yok	<b>Sembolik</b>	Yok
<b>Politik</b>	Yok	<b>Eğitimi</b>	Var	<b>Hatıra</b>	Var
<b>Kimlik</b>	Var			<b>Enderlik</b>	Yok

		Ekonomik Değerler			
<b>İşlev</b>	Var	<b>Pazar</b>	Var	<b>Yeniden Kullanım</b>	

# Fener/Yayla Mahallesi

Tarih  
Mayıs 2021

0030,Merkez,Zonguldak

<b>Yapım Yılı</b>	geç 18. yy.	<b>Orijinal İşlevi</b>	Konut	<b>Üretim Alanı</b>	-
<b>Sahibi</b>	Kamu	<b>Mevcut İşlevi</b>	Konut	<b>Ulaşım Sistemi</b>	-
<b>Kullanıcısı</b>	Kamu	<b>Mimar</b>		<b>Sektörü</b>	-
<b>Yaptıran</b>		<b>Taşıyıcı Sistem</b>		<b>Kapasitesi</b>	-
<b>İçerisindeki mekanik donatılar</b>	-				



## Değerlendirme

		İç Değerler			
<b>Yaşı</b>	Var	<b>Tarihsellik</b>	Yok	<b>Teknik/Estetik</b>	Yok
<b>Orijinallik</b>	Var	<b>Tasarım</b>	Yok	<b>İnşaat Yönetimi</b>	Var
<b>Malzeme</b>	Yok	<b>Belge</b>	Var	<b>Mekanik Donatılar</b>	Yok

		Dış Değerler			
<b>Sosyokültürel</b>	Var	<b>Estetik</b>	Yok	<b>Sembolik</b>	Yok
<b>Politik</b>	Yok	<b>Eğitim</b>	Var	<b>Hatıra</b>	Var
<b>Kimlik</b>	Var			<b>Enderlik</b>	Yok

		Ekonomik Değerler			
<b>İşlev</b>	Var	<b>Pazar</b>	Var	<b>Yeniden Kullanım</b>	Var

# Deniz Feneri

Tarih  
Mayıs 2021

0031,Merkez,Zonguldak

<b>Yapım Yılı</b>	Bilinmiyor	<b>Orijinal İşlevi</b>	Deniz feneri	<b>Üretim Alanı</b>	-
<b>Sahibi</b>	Kamu	<b>Mevcut İşlevi</b>	Deniz Feneri	<b>Ulaşım Sistemi</b>	-
<b>Kullanıcısı</b>		<b>Mimar</b>		<b>Sektörü</b>	-
<b>Yaptıran</b>		<b>Taşıyıcı Sistem</b>	Yığma	<b>Kapasitesi</b>	-
<b>İçerisindeki mekanik donatılar</b>	-				



## Değerlendirme

İç Değerler					
<b>Yaşı</b>	Var	<b>Tarihsellik</b>	Var	<b>Teknik/Estetik</b>	Var
<b>Orijinallik</b>	Var	<b>Tasarım</b>	Yok	<b>İnşaat Yönetimi</b>	Var
<b>Malzeme</b>	Yok	<b>Belge</b>	Var	<b>Mekanik Donatılar</b>	Yok

Dış Değerler					
<b>Sosyokültürel</b>	Var	<b>Estetik</b>	Yok	<b>Sembolik</b>	Yok
<b>Politik</b>	Var	<b>Eğitimi</b>	Var	<b>Hatıra</b>	Var
<b>Kimlik</b>	Var			<b>Enderlik</b>	Yok

Ekonomik Değerler					
<b>İşlev</b>	Var	<b>Pazar</b>	Var	<b>Yeniden Kullanım</b>	Var



# Doktorlar Lokali

Tarih  
Mayıs 2021

0032,Merkez,Zonguldak

<b>Yapım Yılı</b>	Bilinmiyor	<b>Orijinal İşlevi</b>	Sosyal Tesis	<b>Üretim Alanı</b>	-
<b>Sahibi</b>	TTK	<b>Mevcut İşlevi</b>	Sosyal Tesis	<b>Ulaşım Sistemi</b>	-
<b>Kullanıcısı</b>	Özel	<b>Mimar</b>		<b>Sektörü</b>	-
<b>Yaptıran</b>		<b>Taşıyıcı Sistem</b>	Betonarme	<b>Kapasitesi</b>	-
<b>İçerisindeki mekanik donatılar</b>	-				



## Değerlendirme

		İç Değerler			
<b>Yaşı</b>	Yok	<b>Tarihsellik</b>	Yok	<b>Teknik/Estetik</b>	Var
<b>Orijinallik</b>	Var	<b>Tasarım</b>	Yok	<b>İnşaat Yönetimi</b>	Var
<b>Malzeme</b>	Yok	<b>Belge</b>	Var	<b>Mekanik Donatılar</b>	Yok

		Dış Değerler			
<b>Sosyokültürel</b>	Var	<b>Estetik</b>	Yok	<b>Sembolik</b>	Yok
<b>Politik</b>	Yok	<b>Eğitimi</b>	Var	<b>Hatıra</b>	Var
<b>Kimlik</b>	Var			<b>Enderlik</b>	Yok

		Ekonomik Değerler			
<b>İşlev</b>	Var	<b>Pazar</b>	Var	<b>Yeniden Kullanım</b>	Var



# Mühendisler Lokali

Tarih  
Mayıs 2021

0033,Merkez,Zonguldak

<b>Yapım Yılı</b>	Bilinmiyor	<b>Orijinal İşlevi</b>	Sosyal Tesis	<b>Üretim Alanı</b>	-
<b>Sahibi</b>	TTK	<b>Mevcut İşlevi</b>	Sosyal Tesis	<b>Ulaşım Sistemi</b>	-
<b>Kullanıcısı</b>	TTK	<b>Mimar</b>		<b>Sektörü</b>	-
<b>Yaptıran</b>		<b>Taşıyıcı Sistem</b>	Betonarme	<b>Kapasitesi</b>	-
<b>İçerisindeki mekanik donatılar</b>	-				



## Değerlendirme

		İç Değerler			
<b>Yaşı</b>	Var	<b>Tarihsellik</b>	Yok	<b>Teknik/Estetik</b>	Yok
<b>Orijinallik</b>	Var	<b>Tasarım</b>	Yok	<b>İnşaat Yönetimi</b>	Var
<b>Malzeme</b>	Yok	<b>Belge</b>	Var	<b>Mekanik Donatılar</b>	Yok

		Dış Değerler			
<b>Sosyokültürel</b>	Var	<b>Estetik</b>	Yok	<b>Sembolik</b>	Yok
<b>Politik</b>	Yok	<b>Eğitimi</b>	Var	<b>Hatıra</b>	Var
<b>Kimlik</b>	Var			<b>Enderlik</b>	Yok

		Ekonomik Değerler			
<b>İşlev</b>	Var	<b>Pazar</b>	Var	<b>Yeniden Kullanım</b>	Var

# Deniz Kulübü

Tarih  
Mayıs 2021

0034,Merkez,Zonguldak

<b>Yapım Yılı</b>	Bilinmiyor	<b>Orijinal İşlevi</b>	Sosyal Tesis	<b>Üretim Alanı</b>	-
<b>Sahibi</b>	TTK	<b>Mevcut İşlevi</b>	Sosyal Tesis	<b>Ulaşım Sistemi</b>	-
<b>Kullanıcısı</b>	Özel	<b>Mimar</b>		<b>Sektörü</b>	-
<b>Yaptıran</b>		<b>Taşıyıcı Sistem</b>	Betonarme	<b>Kapasitesi</b>	-
<b>İçerisindeki mekanik donatılar</b>	-				



## Değerlendirme

		İç Değerler			
<b>Yaşı</b>	Var	<b>Tarihsellik</b>	Yok	<b>Teknik/Estetik</b>	Yok
<b>Orijinallik</b>	Var	<b>Tasarım</b>	Yok	<b>İnşaat Yönetimi</b>	Var
<b>Malzeme</b>	Yok	<b>Belge</b>	Var	<b>Mekanik Donatılar</b>	Yok

		Dış Değerler			
<b>Sosyokültürel</b>	Var	<b>Estetik</b>	Yok	<b>Sembolik</b>	Yok
<b>Politik</b>	Yok	<b>Eğitimi</b>	Var	<b>Hatıra</b>	Var
<b>Kimlik</b>	Var			<b>Enderlik</b>	Yok

		Ekonomik Değerler			
<b>İşlev</b>	Var	<b>Pazar</b>	Var	<b>Yeniden Kullanım</b>	Var

# Lojmanlar

Tarih  
Mayıs 2021

0035,Merkez,Zonguldak

<b>Yapım Yılı</b>	Bilinmiyor	<b>Orijinal İşlevi</b>	Konaklama	<b>Üretim Alanı</b>	-
<b>Sahibi</b>	TTK	<b>Mevcut İşlevi</b>	Konaklama	<b>Ulaşım Sistemi</b>	-
<b>Kullanıcısı</b>	TTK	<b>Mimar</b>		<b>Sektörü</b>	-
<b>Yaptıran</b>		<b>Taşıyıcı Sistem</b>	Karma	<b>Kapasitesi</b>	-
<b>İçerisindeki mekanik donatılar</b>	-				



## Değerlendirme

		İç Değerler			
<b>Yaşı</b>	Var	<b>Tarihsellik</b>	Yok	<b>Teknik/Estetik</b>	Yok
<b>Orijinallik</b>	Var	<b>Tasarım</b>	Yok	<b>İnşaat Yönetimi</b>	Var
<b>Malzeme</b>	Yok	<b>Belge</b>	Var	<b>Mekanik Donatılar</b>	Yok

		Dış Değerler			
<b>Sosyokültürel</b>	Var	<b>Estetik</b>	Yok	<b>Sembolik</b>	Yok
<b>Politik</b>	Yok	<b>Eğitimi</b>	Var	<b>Hatıra</b>	Var
<b>Kimlik</b>	Var			<b>Enderlik</b>	Yok

		Ekonomik Değerler			
<b>İşlev</b>	Var	<b>Pazar</b>	Var	<b>Yeniden Kullanım</b>	Var



# Zonguldak Limanı

Tarih  
Mayıs 2021

0036,Merkez,Zonguldak

<b>Yapım Yılı</b>	1890-99	<b>Orijinal İşlevi</b>	Liman	<b>Üretim Alanı</b>	Taşımacılık
<b>Sahibi</b>	Hazine	<b>Mevcut İşlevi</b>	Liman	<b>Ulaşım Sistemi</b>	Deniz/Karayolu
<b>Kullanıcısı</b>	Kamu	<b>Mimar</b>		<b>Sektörü</b>	Kamu/Özel
<b>Yaptıran</b>		<b>Taşıyıcı Sistem</b>	Betonarme	<b>Kapasitesi</b>	-
<b>İçerisindeki mekanik donatılar</b>	Yükleme vinçleri				



## Değerlendirme

		İç Değerler			
<b>Yaşı</b>	Var	<b>Tarihsellik</b>	Yok	<b>Teknik/Estetik</b>	Yok
<b>Orijinallik</b>	Var	<b>Tasarım</b>	Yok	<b>İnşaat Yönetimi</b>	Var
<b>Malzeme</b>	Yok	<b>Belge</b>	Var	<b>Mekanik Donatılar</b>	Yok

		Dış Değerler			
<b>Sosyokültürel</b>	Var	<b>Estetik</b>	Yok	<b>Sembolik</b>	Yok
<b>Politik</b>	Yok	<b>Eğitimi</b>	Var	<b>Hatıra</b>	Var
<b>Kimlik</b>	Var			<b>Enderlik</b>	Yok

		Ekonomik Değerler			
<b>İşlev</b>	Var	<b>Pazar</b>	Var	<b>Yeniden Kullanım</b>	Var



# TED Zonguldak Koleji

Tarih  
Mayıs 2021

0037,Merkez,Zonguldak

<b>Yapım Yılı</b>	Bilinmiyor	<b>Orijinal İşlevi</b>	Çeşitli	<b>Üretim Alanı</b>	-
<b>Sahibi</b>	TTK/TED	<b>Mevcut İşlevi</b>	Okul	<b>Ulaşım Sistemi</b>	-
<b>Kullanıcısı</b>	TED	<b>Mimar</b>		<b>Sektörü</b>	-
<b>Yaptıran</b>		<b>Taşıyıcı Sistem</b>	Karma	<b>Kapasitesi</b>	-
<b>İçerisindeki mekanik donatılar</b>	-				



## Değerlendirme

		İç Değerler			
<b>Yaşı</b>	Var	<b>Tarihsellik</b>	Var	<b>Teknik/Estetik</b>	Var
<b>Orijinallik</b>	Var	<b>Tasarım</b>	Yok	<b>İnşaat Yönetimi</b>	Var
<b>Malzeme</b>	Yok	<b>Belge</b>	Var	<b>Mekanik Donatılar</b>	Yok

		Dış Değerler			
<b>Sosyokültürel</b>	Var	<b>Estetik</b>	Yok	<b>Sembolik</b>	Yok
<b>Politik</b>	Var	<b>Eğitim</b>	Var	<b>Hatıra</b>	Var
<b>Kimlik</b>	Var			<b>Enderlik</b>	Yok

		Ekonomik Değerler			
<b>İşlev</b>	Var	<b>Pazar</b>	Var	<b>Yeniden Kullanım</b>	Var

# TED Zonguldak Koleji - İdari Bina

Tarih  
Mayıs 2021

0038,Merkez,Zonguldak

<b>Yapım Yılı</b>	Bilinmiyor	<b>Orijinal İşlevi</b>	Bilinmiyor	<b>Üretim Alanı</b>	-
<b>Sahibi</b>	TTK	<b>Mevcut İşlevi</b>	Müdürlük	<b>Ulaşım Sistemi</b>	-
<b>Kullanıcısı</b>	TED	<b>Mimar</b>		<b>Sektörü</b>	-
<b>Yaptıran</b>		<b>Taşıyıcı Sistem</b>	Yığma, taş, tuğla	<b>Kapasitesi</b>	-
<b>İçerisindeki mekanik donatılar</b>	-				



## Değerlendirme

		İç Değerler			
<b>Yaşı</b>	Yok	<b>Tarihsellik</b>	Yok	<b>Teknik/Estetik</b>	Var
<b>Orijinallik</b>	Var	<b>Tasarım</b>	Yok	<b>İnşaat Yönetimi</b>	Var
<b>Malzeme</b>	Yok	<b>Belge</b>	Var	<b>Mekanik Donatılar</b>	Yok

		Dış Değerler			
<b>Sosyokültürel</b>	Var	<b>Estetik</b>	Yok	<b>Sembolik</b>	Yok
<b>Politik</b>	Yok	<b>Eğitimi</b>	Var	<b>Hatıra</b>	Var
<b>Kimlik</b>	Var			<b>Enderlik</b>	Yok

		Ekonomik Değerler			
<b>İşlev</b>	Var	<b>Pazar</b>	Var	<b>Yeniden Kullanım</b>	Var



# TED Zonguldak Koleji - Depo

Tarih  
Mayıs 2021

0039,Merkez,Zonguldak

<b>Yapım Yılı</b>	1890	<b>Orijinal İşlevi</b>	Bilinmiyor	<b>Üretim Alanı</b>	-
<b>Sahibi</b>	TED	<b>Mevcut İşlevi</b>	Depo	<b>Ulaşım Sistemi</b>	-
<b>Kullanıcısı</b>	TED	<b>Mimar</b>		<b>Sektörü</b>	-
<b>Yaptıran</b>		<b>Taşıyıcı Sistem</b>	Yığma, taş, tuğla	<b>Kapasitesi</b>	-
<b>İçerisindeki mekanik donatılar</b>	-				



## Değerlendirme

		İç Değerler			
<b>Yaşı</b>	Var	<b>Tarihsellik</b>	Yok	<b>Teknik/Estetik</b>	Yok
<b>Orijinallik</b>	Var	<b>Tasarım</b>	Yok	<b>İnşaat Yönetimi</b>	Var
<b>Malzeme</b>	Yok	<b>Belge</b>	Var	<b>Mekanik Donatılar</b>	Yok

		Dış Değerler			
<b>Sosyokültürel</b>	Var	<b>Estetik</b>	Yok	<b>Sembolik</b>	Yok
<b>Politik</b>	Yok	<b>Eğitimi</b>	Var	<b>Hatıra</b>	Var
<b>Kimlik</b>	Var			<b>Enderlik</b>	Yok

		Ekonomik Değerler			
<b>İşlev</b>	Var	<b>Pazar</b>	Var	<b>Yeniden Kullanım</b>	Var

# TED Zonguldak Koleji - Anaokulu

Tarih  
Mayıs 2021

0040,Merkez,Zonguldak

<b>Yapım Yılı</b>	1890	<b>Orijinal İşlevi</b>	Bilinmiyot	<b>Üretim Alanı</b>	-
<b>Sahibi</b>	TED	<b>Mevcut İşlevi</b>	Anaokulu	<b>Ulaşım Sistemi</b>	-
<b>Kullanıcısı</b>	TED	<b>Mimar</b>		<b>Sektörü</b>	-
<b>Yaptıran</b>		<b>Taşıyıcı Sistem</b>	Yığma, taş, tuğla	<b>Kapasitesi</b>	-
<b>İçerisindeki mekanik donatılar</b>	-				



## Değerlendirme

		İç Değerler			
<b>Yaşı</b>	Var	<b>Tarihsellik</b>	Yok	<b>Teknik/Estetik</b>	Yok
<b>Orijinallik</b>	Var	<b>Tasarım</b>	Yok	<b>İnşaat Yönetimi</b>	Var
<b>Malzeme</b>	Yok	<b>Belge</b>	Var	<b>Mekanik Donatılar</b>	Yok

		Dış Değerler			
<b>Sosyokültürel</b>	Var	<b>Estetik</b>	Yok	<b>Sembolik</b>	Yok
<b>Politik</b>	Yok	<b>Eğitimi</b>	Var	<b>Hatıra</b>	Var
<b>Kimlik</b>	Var			<b>Enderlik</b>	Yok

		Ekonomik Değerler			
<b>İşlev</b>	Var	<b>Pazar</b>	Var	<b>Yeniden Kullanım</b>	Var



# TED Zonguldak Koleji - Lise

Tarih  
Mayıs 2021

0041,Merkez,Zonguldak

<b>Yapım Yılı</b>	1890	<b>Orijinal İşlevi</b>	Bilinmiyot	<b>Üretim Alanı</b>	-
<b>Sahibi</b>	TED	<b>Mevcut İşlevi</b>	Anaokulu	<b>Ulaşım Sistemi</b>	-
<b>Kullanıcısı</b>	TED	<b>Mimar</b>		<b>Sektörü</b>	-
<b>Yaptıran</b>		<b>Taşıyıcı Sistem</b>	Yığma, taş, tuğla	<b>Kapasitesi</b>	-
<b>İçerisindeki mekanik donatılar</b>	-				



## Değerlendirme

İç Değerler					
<b>Yaşı</b>	Var	<b>Tarihsellik</b>	Yok	<b>Teknik/Estetik</b>	Yok
<b>Orijinallik</b>	Var	<b>Tasarım</b>	Yok	<b>İnşaat Yönetimi</b>	Var
<b>Malzeme</b>	Yok	<b>Belge</b>	Var	<b>Mekanik Donatılar</b>	Yok

Dış Değerler					
<b>Sosyokültürel</b>	Var	<b>Estetik</b>	Yok	<b>Sembolik</b>	Yok
<b>Politik</b>	Yok	<b>Eğitimi</b>	Var	<b>Hatıra</b>	Var
<b>Kimlik</b>	Var			<b>Enderlik</b>	Yok

Ekonomik Değerler					
<b>İşlev</b>	Var	<b>Pazar</b>	Var	<b>Yeniden Kullanım</b>	Var

# Teknik Lise ve End. Meslek Lisesi, Elektrik Atölyesi

Tarih  
Mayıs 2021

0042,Merkez,Zonguldak

<b>Yapım Yılı</b>	1927	<b>Orijinal İşlevi</b>	Okul	<b>Üretim Alanı</b>	-
<b>Sahibi</b>	Hazine	<b>Mevcut İşlevi</b>	Teknik lise	<b>Ulaşım Sistemi</b>	-
<b>Kullanıcısı</b>	Milli Eğitim Bakanlığı	<b>Mimar</b>		<b>Sektörü</b>	-
<b>Yaptıran</b>		<b>Taşıyıcı Sistem</b>	Yığma, taş	<b>Kapasitesi</b>	-
<b>İçerisindeki mekanik donatılar</b>	-				



## Değerlendirme

		İç Değerler			
<b>Yaşı</b>	Yok	<b>Tarihsellik</b>	Var	<b>Teknik/Estetik</b>	Var
<b>Orijinallik</b>	Var	<b>Tasarım</b>	Var	<b>İnşaat Yönetimi</b>	Var
<b>Malzeme</b>	Var	<b>Belge</b>	Var	<b>Mekanik Donatılar</b>	Var

		Dış Değerler			
<b>Sosyokültürel</b>	Var	<b>Estetik</b>	Var	<b>Sembolik</b>	Var
<b>Politik</b>	Var	<b>Eğitimi</b>	Var	<b>Hatıra</b>	Var
<b>Kimlik</b>	Var			<b>Enderlik</b>	Var

		Ekonomik Değerler			
<b>İşlev</b>	Var	<b>Pazar</b>	Var	<b>Yeniden Kullanım</b>	Var



# Kız Meslek Lisesi

Tarih  
Mayıs 2021

0043,Merkez,Zonguldak

<b>Yapım Yılı</b>	1924	<b>Orijinal İşlevi</b>	Okul	<b>Üretim Alanı</b>	-
<b>Sahibi</b>	Hazine	<b>Mevcut İşlevi</b>	Teknik lise	<b>Ulaşım Sistemi</b>	-
<b>Kullanıcısı</b>	Milli Eğitim Bakanlığı	<b>Mimar</b>		<b>Sektörü</b>	-
<b>Yaptıran</b>		<b>Taşıyıcı Sistem</b>	Yığma, taş	<b>Kapasitesi</b>	-
<b>İçerisindeki mekanik donatılar</b>	-				



## Değerlendirme

İç Değerler					
<b>Yaşı</b>	Yok	<b>Tarihsellik</b>	Var	<b>Teknik/Estetik</b>	Var
<b>Orijinallik</b>	Var	<b>Tasarım</b>	Var	<b>İnşaat Yönetimi</b>	Var
<b>Malzeme</b>	Var	<b>Belge</b>	Var	<b>Mekanik Donatılar</b>	Var

Dış Değerler					
<b>Sosyokültürel</b>	Var	<b>Estetik</b>	Var	<b>Sembolik</b>	Var
<b>Politik</b>	Var	<b>Eğitimi</b>	Var	<b>Hatıra</b>	Var
<b>Kimlik</b>	Var			<b>Enderlik</b>	Var

Ekonomik Değerler					
<b>İşlev</b>	Var	<b>Pazar</b>	Var	<b>Yeniden Kullanım</b>	Var

# TSÇD Zonguldak Sb./Papazın Evi

Tarih  
Mayıs 2021

0044,Merkez,Zonguldak

<b>Yapım Yılı</b>	Bilinmiyor	<b>Orijinal İşlevi</b>	konut	<b>Üretim Alanı</b>	-
<b>Sahibi</b>	TTK	<b>Mevcut İşlevi</b>	STK	<b>Ulaşım Sistemi</b>	-
<b>Kullanıcısı</b>	Özel	<b>Mimar</b>		<b>Sektörü</b>	-
<b>Yaptıran</b>		<b>Taşıyıcı Sistem</b>	Yığma, taş	<b>Kapasitesi</b>	-
<b>İçerisindeki mekanik donatılar</b>	-				



## Değerlendirme

İç Değerler					
<b>Yaşı</b>	Var	<b>Tarihsellik</b>	Yok	<b>Teknik/Estetik</b>	Var
<b>Orijinallik</b>	Var	<b>Tasarım</b>	Yok	<b>İnşaat Yönetimi</b>	Var
<b>Malzeme</b>	Yok	<b>Belge</b>	Var	<b>Mekanik Donatılar</b>	Yok

Dış Değerler					
<b>Sosyokültürel</b>	Var	<b>Estetik</b>	Yok	<b>Sembolik</b>	Var
<b>Politik</b>	Yok	<b>Eğitimi</b>	Var	<b>Hatıra</b>	Var
<b>Kimlik</b>	Var			<b>Enderlik</b>	Var

Ekonomik Değerler					
<b>İşlev</b>	Var	<b>Pazar</b>	Var	<b>Yeniden Kullanım</b>	Var



# Zonguldak İl Sağlık Müdürlüğü

Tarih  
Mayıs 2021

0045,Merkez,Zonguldak

<b>Yapım Yılı</b>	Bilinmiyor	<b>Orijinal İşlevi</b>	Bilinmiyor	<b>Üretim Alanı</b>	-
<b>Sahibi</b>	Amelebirliği	<b>Mevcut İşlevi</b>	Sağlık Müdürlüğü	<b>Ulaşım Sistemi</b>	-
<b>Kullanıcısı</b>	Sağlık Bakanlığı	<b>Mimar</b>		<b>Sektörü</b>	-
<b>Yaptıran</b>		<b>Taşıyıcı Sistem</b>	Yığma	<b>Kapasitesi</b>	-
<b>İçerisindeki mekanik donatılar</b>	-				



## Değerlendirme

İç Değerler					
<b>Yaşı</b>	Yok	<b>Tarihsellik</b>	Var	<b>Teknik/Estetik</b>	Var
<b>Orijinallik</b>	Var	<b>Tasarım</b>	Var	<b>İnşaat Yönetimi</b>	Var
<b>Malzeme</b>	Var	<b>Belge</b>	Var	<b>Mekanik Donatılar</b>	Yok

Dış Değerler					
<b>Sosyokültürel</b>	Var	<b>Estetik</b>	Var	<b>Sembolik</b>	Yok
<b>Politik</b>	Var	<b>Eğitimi</b>	Var	<b>Hatıra</b>	Var
<b>Kimlik</b>	Var			<b>Enderlik</b>	Yok

Ekonomik Değerler					
<b>İşlev</b>	Var	<b>Pazar</b>	Var	<b>Yeniden Kullanım</b>	Var

# Baskent Elektrik Misafirhanesi

Tarih  
Mayıs 2021

0046,Merkez,Zonguldak

<b>Yapım Yılı</b>	Bilinmiyor	<b>Orijinal İşlevi</b>	Bilinmiyor	<b>Üretim Alanı</b>	-
<b>Sahibi</b>	BEDAŞ	<b>Mevcut İşlevi</b>	Konaklama	<b>Ulaşım Sistemi</b>	-
<b>Kullanıcısı</b>	BEDAŞ	<b>Mimar</b>		<b>Sektörü</b>	-
<b>Yaptıran</b>		<b>Taşıyıcı Sistem</b>	Karma	<b>Kapasitesi</b>	-
<b>İçerisindeki mekanik donatılar</b>	-				



## Değerlendirme

İç Değerler					
<b>Yaşı</b>	Yok	<b>Tarihsellik</b>	Yok	<b>Teknik/Estetik</b>	Yok
<b>Orijinallik</b>	Var	<b>Tasarım</b>	Var	<b>İnşaat Yönetimi</b>	Var
<b>Malzeme</b>	Yok	<b>Belge</b>	Var	<b>Mekanik Donatılar</b>	Yok

Dış Değerler					
<b>Sosyokültürel</b>	Var	<b>Estetik</b>	Yok	<b>Sembolik</b>	Var
<b>Politik</b>	Yok	<b>Eğitimi</b>	Var	<b>Hatıra</b>	Var
<b>Kimlik</b>	Var			<b>Enderlik</b>	Yok

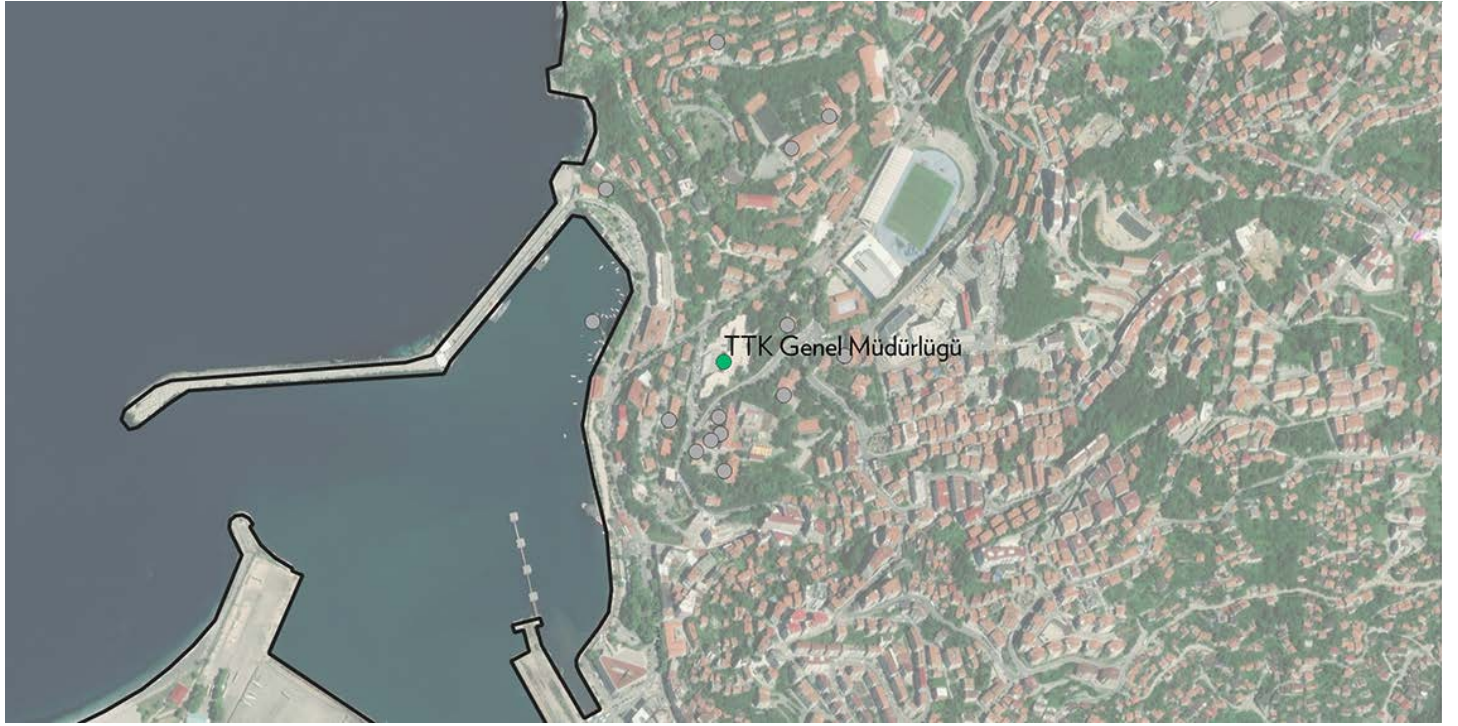
Ekonomik Değerler					
<b>İşlev</b>	Var	<b>Pazar</b>	Var	<b>Yeniden Kullanım</b>	Var

# TTK Genel Müdürlüğü

Tarih  
Mayıs 2021

0047,Merkez,Zonguldak

<b>Yapım Yılı</b>	1978	<b>Orijinal İşlevi</b>	TTK Genel Müdürlüğü	<b>Üretim Alanı</b>	-
<b>Sahibi</b>	TTK	<b>Mevcut İşlevi</b>	TTK Genel Müdürlüğü	<b>Ulaşım Sistemi</b>	-
<b>Kullanıcısı</b>	TTK	<b>Mimar</b>	Yılmaz Soylu	<b>Sektörü</b>	-
<b>Yaptıran</b>	TTK	<b>Taşıyıcı Sistem</b>	Betonarme	<b>Kapasitesi</b>	-
<b>İçerisindeki mekanik donatılar</b>	-				



## Değerlendirme

		İç Değerler			
<b>Yaşı</b>	Yok	<b>Tarihsellik</b>	Var	<b>Teknik/Estetik</b>	Var
<b>Orijinallik</b>	Yok	<b>Tasarım</b>	Var	<b>İnşaat Yönetimi</b>	Var
<b>Malzeme</b>	Var	<b>Belge</b>	Var	<b>Mekanik Donatılar</b>	Yok

		Dış Değerler			
<b>Sosyokültürel</b>	Var	<b>Estetik</b>	Var	<b>Sembolik</b>	Var
<b>Politik</b>	Var	<b>Eğitimi</b>	Var	<b>Hatıra</b>	Var
<b>Kimlik</b>	Var			<b>Enderlik</b>	Var

		Ekonomik Değerler			
<b>İşlev</b>	Var	<b>Pazar</b>	Var	<b>Yeniden Kullanım</b>	Var

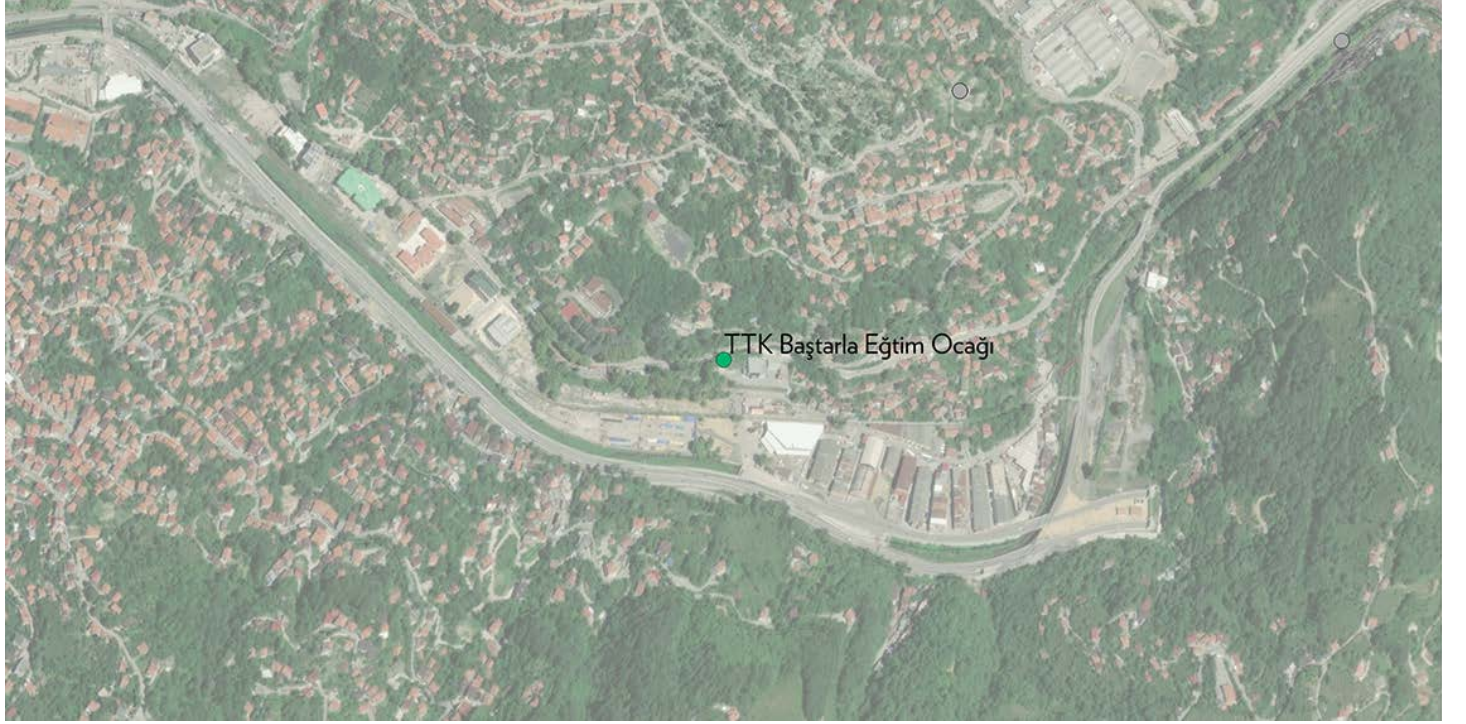


# TTK Baştarla Eğitim Ocağı

Tarih  
Mayıs 2021

0048,Merkez,Zonguldak

<b>Yapım Yılı</b>	Bilinmiyor	<b>Orijinal İşlevi</b>	Eğitim Ocağı	<b>Üretim Alanı</b>	Madencilik
<b>Sahibi</b>	TTK	<b>Mevcut İşlevi</b>	Eğitim Ocağı	<b>Ulaşım Sistemi</b>	Karayolu
<b>Kullanıcısı</b>	TTK	<b>Mimar</b>		<b>Sektörü</b>	Kamu
<b>Yaptıran</b>	TTK	<b>Taşıyıcı Sistem</b>	Yığma	<b>Kapasitesi</b>	-
<b>İçerisindeki mekanik donatılar</b>	-				



## Değerlendirme

İç Değerler					
<b>Yaşı</b>	Var	<b>Tarihsellik</b>	Var	<b>Teknik/Estetik</b>	Yok
<b>Orijinallik</b>	Var	<b>Tasarım</b>	Yok	<b>İnşaat Yönetimi</b>	Yok
<b>Malzeme</b>	Yok	<b>Belge</b>	Yok	<b>Mekanik Donatılar</b>	Yok

Dış Değerler					
<b>Sosyokültürel</b>	Var	<b>Estetik</b>	Var	<b>Sembolik</b>	Yok
<b>Politik</b>	Yok	<b>Eğitimi</b>	Yok	<b>Hatıra</b>	Var
<b>Kimlik</b>	Yok			<b>Enderlik</b>	Var

Ekonomik Değerler					
<b>İşlev</b>	Var	<b>Pazar</b>	Yok	<b>Yeniden Kullanım</b>	Var



# Eski Kok Fabrikası Binası

Tarih  
Mayıs 2021

0049,Merkez,Zonguldak

<b>Yapım Yılı</b>	Bilinmiyor	<b>Orijinal İşlevi</b>	Fabrika	<b>Üretim Alanı</b>	Madencilik
<b>Sahibi</b>	TTK	<b>Mevcut İşlevi</b>	Yok	<b>Ulaşım Sistemi</b>	Karayolu
<b>Kullanıcısı</b>	TTK	<b>Mimar</b>		<b>Sektörü</b>	Kamu
<b>Yaptıran</b>		<b>Taşıyıcı Sistem</b>	Tuğla	<b>Kapasitesi</b>	-
<b>İçerisindeki mekanik donatılar</b>	-				



## Değerlendirme

		İç Değerler			
<b>Yaşı</b>	Var	<b>Tarihsellik</b>	Var	<b>Teknik/Estetik</b>	Var
<b>Orijinallik</b>	Var	<b>Tasarım</b>	Yok	<b>İnşaat Yönetimi</b>	Yok
<b>Malzeme</b>	Yok	<b>Belge</b>	Var	<b>Mekanik Donatılar</b>	Yok

		Dış Değerler			
<b>Sosyokültürel</b>	Var	<b>Estetik</b>	Yok	<b>Sembolik</b>	Var
<b>Politik</b>	Var	<b>Eğitimi</b>	Var	<b>Hatıra</b>	Var
<b>Kimlik</b>	Var			<b>Enderlik</b>	Yok

		Ekonomik Değerler			
<b>İşlev</b>	Var	<b>Pazar</b>	Var	<b>Yeniden Kullanım</b>	Var

# ÜTİM Üzülmez Müdür Evi

Tarih  
Mayıs 2021

0050,Merkez,Zonguldak

<b>Yapım Yılı</b>	Bilinmiyor	<b>Orijinal İşlevi</b>	Konaklama	<b>Üretim Alanı</b>	-
<b>Sahibi</b>	TTK	<b>Mevcut İşlevi</b>	Müze	<b>Ulaşım Sistemi</b>	-
<b>Kullanıcısı</b>	TTK	<b>Mimar</b>		<b>Sektörü</b>	-
<b>Yaptıran</b>		<b>Taşıyıcı Sistem</b>	Yığma, taş	<b>Kapasitesi</b>	-
<b>İçerisindeki mekanik donatılar</b>	-				



## Değerlendirme

		İç Değerler			
<b>Yaşı</b>	Var	<b>Tarihsellik</b>	Var	<b>Teknik/Estetik</b>	Var
<b>Orijinallik</b>	Var	<b>Tasarım</b>	Yok	<b>İnşaat Yönetimi</b>	Var
<b>Malzeme</b>	Yok	<b>Belge</b>	Var	<b>Mekanik Donatılar</b>	Yok

		Dış Değerler			
<b>Sosyokültürel</b>	Var	<b>Estetik</b>	Yok	<b>Sembolik</b>	Yok
<b>Politik</b>	Var	<b>Eğitimi</b>	Var	<b>Hatıra</b>	Var
<b>Kimlik</b>	Var			<b>Enderlik</b>	Yok

		Ekonomik Değerler			
<b>İşlev</b>	Var	<b>Pazar</b>	Var	<b>Yeniden Kullanım</b>	Var



# Üzülmez Lokali

Tarih  
Mayıs 2021

0051,Merkez,Zonguldak

<b>Yapım Yılı</b>		<b>Orijinal İşlevi</b>	Sosyal Tesis	<b>Üretim Alanı</b>	-
<b>Sahibi</b>	TTK	<b>Mevcut İşlevi</b>	Yok	<b>Ulaşım Sistemi</b>	-
<b>Kullanıcısı</b>	TTK	<b>Mimar</b>	Seyfi Arkan	<b>Sektörü</b>	-
<b>Yaptıran</b>		<b>Taşıyıcı Sistem</b>	Betonarme	<b>Kapasitesi</b>	-
<b>İçerisindeki mekanik donatılar</b>	-				



## Değerlendirme

		İç Değerler			
<b>Yaşı</b>	Yok	<b>Tarihsellik</b>	Yok	<b>Teknik/Estetik</b>	Var
<b>Orijinallik</b>	Var	<b>Tasarım</b>	Yok	<b>İnşaat Yönetimi</b>	Var
<b>Malzeme</b>	Yok	<b>Belge</b>	Var	<b>Mekanik Donatılar</b>	Yok

		Dış Değerler			
<b>Sosyokültürel</b>	Var	<b>Estetik</b>	Yok	<b>Sembolik</b>	Yok
<b>Politik</b>	Yok	<b>Eğitimi</b>	Var	<b>Hatıra</b>	Var
<b>Kimlik</b>	Var			<b>Enderlik</b>	Yok

		Ekonomik Değerler			
<b>İşlev</b>	Var	<b>Pazar</b>	Var	<b>Yeniden Kullanım</b>	Var

# TTK Maden Makinaları Fabrikası

Tarih  
Mayıs 2021

0052,Merkez,Zonguldak

<b>Yapım Yılı</b>	1910	<b>Orijinal İşlevi</b>	Teknik Yapı	<b>Üretim Alanı</b>	Madencilik
<b>Sahibi</b>	TTK	<b>Mevcut İşlevi</b>	Teknik Yapı	<b>Ulaşım Sistemi</b>	Deniz/Karayolu
<b>Kullanıcısı</b>	TTK	<b>Mimar</b>		<b>Sektörü</b>	Kamu
<b>Yaptıran</b>		<b>Taşıyıcı Sistem</b>	Betonarme	<b>Kapasitesi</b>	-
<b>İçerisindeki mekanik donatılar</b>	-				



## Değerlendirme

		İç Değerler			
<b>Yaşı</b>	Var	<b>Tarihsellik</b>	Yok	<b>Teknik/Estetik</b>	Yok
<b>Orijinallik</b>	Var	<b>Tasarım</b>	Yok	<b>İnşaat Yönetimi</b>	Var
<b>Malzeme</b>	Yok	<b>Belge</b>	Var	<b>Mekanik Donatılar</b>	Yok

		Dış Değerler			
<b>Sosyokültürel</b>	Var	<b>Estetik</b>	Yok	<b>Sembolik</b>	Yok
<b>Politik</b>	Yok	<b>Eğitimi</b>	Var	<b>Hatıra</b>	Var
<b>Kimlik</b>	Var			<b>Enderlik</b>	Yok

		Ekonomik Değerler			
<b>İşlev</b>	Var	<b>Pazar</b>	Var	<b>Yeniden Kullanım</b>	Var



# TTK Maden Makinaları Fabrika Binaları

Tarih  
Mayıs 2021

0053,Merkez,Zonguldak

<b>Yapım Yılı</b>	1910	<b>Orijinal İşlevi</b>	Teknik Yapı	<b>Üretim Alanı</b>	Madencilik
<b>Sahibi</b>	TTK	<b>Mevcut İşlevi</b>	Teknik Yapı	<b>Ulaşım Sistemi</b>	Deniz/Karayolu
<b>Kullanıcısı</b>	TTK	<b>Mimar</b>		<b>Sektörü</b>	Kamu
<b>Yaptıran</b>		<b>Taşıyıcı Sistem</b>	Betonarme	<b>Kapasitesi</b>	-
<b>İçerisindeki mekanik donatılar</b>	-				



## Değerlendirme

		İç Değerler			
<b>Yaşı</b>	Var	<b>Tarihsellik</b>	Var	<b>Teknik/Estetik</b>	Var
<b>Orijinallik</b>	Var	<b>Tasarım</b>	Var	<b>İnşaat Yönetimi</b>	Var
<b>Malzeme</b>	Var	<b>Belge</b>	Var	<b>Mekanik Donatılar</b>	Var

		Dış Değerler			
<b>Sosyokültürel</b>	Var	<b>Estetik</b>	Var	<b>Sembolik</b>	Var
<b>Politik</b>	Var	<b>Eğitimi</b>	Var	<b>Hatıra</b>	Var
<b>Kimlik</b>	Var			<b>Enderlik</b>	Var

		Ekonomik Değerler			
<b>İşlev</b>	Yok	<b>Pazar</b>	Var	<b>Yeniden Kullanım</b>	Yok

# TTK Maden Makinaları Fabrika Puantaj Binası

Tarih  
Mayıs 2021

0054,Merkez,Zonguldak

<b>Yapım Yılı</b>	1910	<b>Orijinal İşlevi</b>	Teknik Yapı	<b>Üretim Alanı</b>	Madencilik
<b>Sahibi</b>	TTK	<b>Mevcut İşlevi</b>	Teknik Yapı	<b>Ulaşım Sistemi</b>	Deniz/Karayolu
<b>Kullanıcısı</b>	TTK	<b>Mimar</b>		<b>Sektörü</b>	Kamu
<b>Yaptıran</b>		<b>Taşıyıcı Sistem</b>	Betonarme	<b>Kapasitesi</b>	-
<b>İçerisindeki mekanik donatılar</b>	-				



## Değerlendirme

		İç Değerler			
<b>Yaşı</b>	Var	<b>Tarihsellik</b>	Yok	<b>Teknik/Estetik</b>	Var
<b>Orijinallik</b>	Var	<b>Tasarım</b>	Var	<b>İnşaat Yönetimi</b>	Var
<b>Malzeme</b>	Var	<b>Belge</b>	Var	<b>Mekanik Donatılar</b>	Var

		Dış Değerler			
<b>Sosyokültürel</b>	Var	<b>Estetik</b>	Var	<b>Sembolik</b>	Var
<b>Politik</b>	Yok	<b>Eğitimi</b>	Var	<b>Hatıra</b>	Var
<b>Kimlik</b>	Var			<b>Enderlik</b>	Var

		Ekonomik Değerler			
<b>İşlev</b>	Var	<b>Pazar</b>	Var	<b>Yeniden Kullanım</b>	Var



# TTK Maden Makinaları Fabrika Kalorifer Dairesi

Tarih  
Mayıs 2021

0055,Merkez,Zonguldak

<b>Yapım Yılı</b>	1910	<b>Orijinal İşlevi</b>	Teknik Yapı	<b>Üretim Alanı</b>	Madencilik
<b>Sahibi</b>	TTK	<b>Mevcut İşlevi</b>	Teknik Yapı	<b>Ulaşım Sistemi</b>	Deniz/Karayolu
<b>Kullanıcısı</b>	TTK	<b>Mimar</b>		<b>Sektörü</b>	Kamu
<b>Yaptıran</b>		<b>Taşıyıcı Sistem</b>	Betonarme	<b>Kapasitesi</b>	-
<b>İçerisindeki mekanik donatılar</b>	-				



## Değerlendirme

		İç Değerler			
<b>Yaşı</b>	Yok	<b>Tarihsellik</b>	Var	<b>Teknik/Estetik</b>	Var
<b>Orijinallik</b>	Var	<b>Tasarım</b>	Var	<b>İnşaat Yönetimi</b>	Var
<b>Malzeme</b>	Var	<b>Belge</b>	Var	<b>Mekanik Donatılar</b>	Var

		Dış Değerler			
<b>Sosyokültürel</b>	Var	<b>Estetik</b>	Var	<b>Sembolik</b>	Var
<b>Politik</b>	Var	<b>Eğitimi</b>	Var	<b>Hatıra</b>	Var
<b>Kimlik</b>	Var			<b>Enderlik</b>	Var

		Ekonomik Değerler			
<b>İşlev</b>	Var	<b>Pazar</b>	Var	<b>Yeniden Kullanım</b>	Var

# TTK Maden Makinaları Fabrika Garajları

Tarih  
Mayıs 2021

0056,Merkez,Zonguldak

<b>Yapım Yılı</b>	1910	<b>Orijinal İşlevi</b>	Teknik Yapı	<b>Üretim Alanı</b>	Madencilik
<b>Sahibi</b>	TTK	<b>Mevcut İşlevi</b>	Teknik Yapı	<b>Ulaşım Sistemi</b>	Deniz/Karayolu
<b>Kullanıcısı</b>	TTK	<b>Mimar</b>		<b>Sektörü</b>	Kamu
<b>Yaptıran</b>		<b>Taşıyıcı Sistem</b>	Betonarme	<b>Kapasitesi</b>	-
<b>İçerisindeki mekanik donatılar</b>	-				



## Değerlendirme

İç Değerler					
<b>Yaşı</b>	Yok	<b>Tarihsellik</b>	Var	<b>Teknik/Estetik</b>	Var
<b>Orijinallik</b>	Var	<b>Tasarım</b>	Var	<b>İnşaat Yönetimi</b>	Var
<b>Malzeme</b>	Var	<b>Belge</b>	Var	<b>Mekanik Donatılar</b>	Var

Dış Değerler					
<b>Sosyokültürel</b>	Var	<b>Estetik</b>	Var	<b>Sembolik</b>	Var
<b>Politik</b>	Var	<b>Eğitim</b>	Var	<b>Hatıra</b>	Var
<b>Kimlik</b>	Var			<b>Enderlik</b>	Var

Ekonomik Değerler					
<b>İşlev</b>	Var	<b>Pazar</b>	Var	<b>Yeniden Kullanım</b>	Var



# TTK Maden Makinaları Fabrika Montaj Binası

Tarih  
Mayıs 2021

0057,Merkez,Zonguldak

<b>Yapım Yılı</b>	1910	<b>Orijinal İşlevi</b>	Teknik Yapı	<b>Üretim Alanı</b>	Madencilik
<b>Sahibi</b>	TTK	<b>Mevcut İşlevi</b>	Teknik Yapı	<b>Ulaşım Sistemi</b>	Deniz/Karayolu
<b>Kullanıcısı</b>	TTK	<b>Mimar</b>		<b>Sektörü</b>	Kamu
<b>Yaptıran</b>		<b>Taşıyıcı Sistem</b>	Betonarme	<b>Kapasitesi</b>	-
<b>İçerisindeki mekanik donatılar</b>	-				



## Değerlendirme

		İç Değerler			
<b>Yaşı</b>	Var	<b>Tarihsellik</b>	Yok	<b>Teknik/Estetik</b>	Var
<b>Orijinallik</b>	Var	<b>Tasarım</b>	Yok	<b>İnşaat Yönetimi</b>	Var
<b>Malzeme</b>	Yok	<b>Belge</b>	Var	<b>Mekanik Donatılar</b>	Yok

		Dış Değerler			
<b>Sosyokültürel</b>	Var	<b>Estetik</b>	Yok	<b>Sembolik</b>	Var
<b>Politik</b>	Yok	<b>Eğitimi</b>	Var	<b>Hatıra</b>	Var
<b>Kimlik</b>	Var			<b>Enderlik</b>	Var

		Ekonomik Değerler			
<b>İşlev</b>	Var	<b>Pazar</b>	Var	<b>Yeniden Kullanım</b>	Var

# TTK Madedn Makinaları Fabrika Döküm Binası

Tarih  
Mayıs 2021

0058,Merkez,Zonguldak

<b>Yapım Yılı</b>	1910	<b>Orijinal İşlevi</b>	Teknik Yapı	<b>Üretim Alanı</b>	Madencilik
<b>Sahibi</b>	TTK	<b>Mevcut İşlevi</b>	Teknik Yapı	<b>Ulaşım Sistemi</b>	Deniz/Karayolu
<b>Kullanıcısı</b>	TTK	<b>Mimar</b>		<b>Sektörü</b>	Kamu
<b>Yaptıran</b>		<b>Taşıyıcı Sistem</b>	Betonarme	<b>Kapasitesi</b>	-
<b>İçerisindeki mekanik donatılar</b>	-				



## Değerlendirme

		İç Değerler			
<b>Yaşı</b>	Yok	<b>Tarihsellik</b>	Var	<b>Teknik/Estetik</b>	Var
<b>Orijinallik</b>	Var	<b>Tasarım</b>	Var	<b>İnşaat Yönetimi</b>	Var
<b>Malzeme</b>	Var	<b>Belge</b>	Var	<b>Mekanik Donatılar</b>	Yok

		Dış Değerler			
<b>Sosyokültürel</b>	Var	<b>Estetik</b>	Var	<b>Sembolik</b>	Yok
<b>Politik</b>	Var	<b>Eğitimi</b>	Var	<b>Hatıra</b>	Var
<b>Kimlik</b>	Var			<b>Enderlik</b>	Yok

		Ekonomik Değerler			
<b>İşlev</b>	Var	<b>Pazar</b>	Var	<b>Yeniden Kullanım</b>	Var



# TTK Maden Makinaları Fabrika Elektrik Binası

Tarih  
Mayıs 2021

0059,Merkez,Zonguldak

<b>Yapım Yılı</b>	1910	<b>Orijinal İşlevi</b>	Teknik Yapı	<b>Üretim Alanı</b>	Madencilik
<b>Sahibi</b>	TTK	<b>Mevcut İşlevi</b>	Teknik Yapı	<b>Ulaşım Sistemi</b>	Deniz/Karayolu
<b>Kullanıcısı</b>	TTK	<b>Mimar</b>		<b>Sektörü</b>	Kamu
<b>Yaptıran</b>		<b>Taşıyıcı Sistem</b>	Betonarme	<b>Kapasitesi</b>	-
<b>İçerisindeki mekanik donatılar</b>	-				



## Değerlendirme

		İç Değerler			
<b>Yaşı</b>	Yok	<b>Tarihsellik</b>	Yok	<b>Teknik/Estetik</b>	Yok
<b>Orijinallik</b>	Var	<b>Tasarım</b>	Var	<b>İnşaat Yönetimi</b>	Var
<b>Malzeme</b>	Yok	<b>Belge</b>	Var	<b>Mekanik Donatılar</b>	Yok

		Dış Değerler			
<b>Sosyokültürel</b>	Var	<b>Estetik</b>	Yok	<b>Sembolik</b>	Var
<b>Politik</b>	Yok	<b>Eğitimi</b>	Var	<b>Hatıra</b>	Var
<b>Kimlik</b>	Var			<b>Enderlik</b>	Yok

		Ekonomik Değerler			
<b>İşlev</b>	Var	<b>Pazar</b>	Var	<b>Yeniden Kullanım</b>	Var

# TTK Maden Makinaları Fabrika Kaynak Binası

Tarih  
Mayıs 2021

0060,Merkez,Zonguldak

<b>Yapım Yılı</b>	1910	<b>Orijinal İşlevi</b>	Teknik Yapı	<b>Üretim Alanı</b>	Madencilik
<b>Sahibi</b>	TTK	<b>Mevcut İşlevi</b>	Teknik Yapı	<b>Ulaşım Sistemi</b>	Deniz/Karayolu
<b>Kullanıcısı</b>	TTK	<b>Mimar</b>		<b>Sektörü</b>	Kamu
<b>Yaptıran</b>		<b>Taşıyıcı Sistem</b>	Betonarme	<b>Kapasitesi</b>	-
<b>İçerisindeki mekanik donatılar</b>	-				



## Değerlendirme

		İç Değerler			
<b>Yaşı</b>	Var	<b>Tarihsellik</b>	Yok	<b>Teknik/Estetik</b>	Var
<b>Orijinallik</b>	Var	<b>Tasarım</b>	Var	<b>İnşaat Yönetimi</b>	Var
<b>Malzeme</b>	Var	<b>Belge</b>	Var	<b>Mekanik Donatılar</b>	Yok

		Dış Değerler			
<b>Sosyokültürel</b>	Var	<b>Estetik</b>	Var	<b>Sembolik</b>	Var
<b>Politik</b>	Var	<b>Eğitimi</b>	Var	<b>Hatıra</b>	Var
<b>Kimlik</b>	Var			<b>Enderlik</b>	Yok

		Ekonomik Değerler			
<b>İşlev</b>	Var	<b>Pazar</b>	Var	<b>Yeniden Kullanım</b>	Var

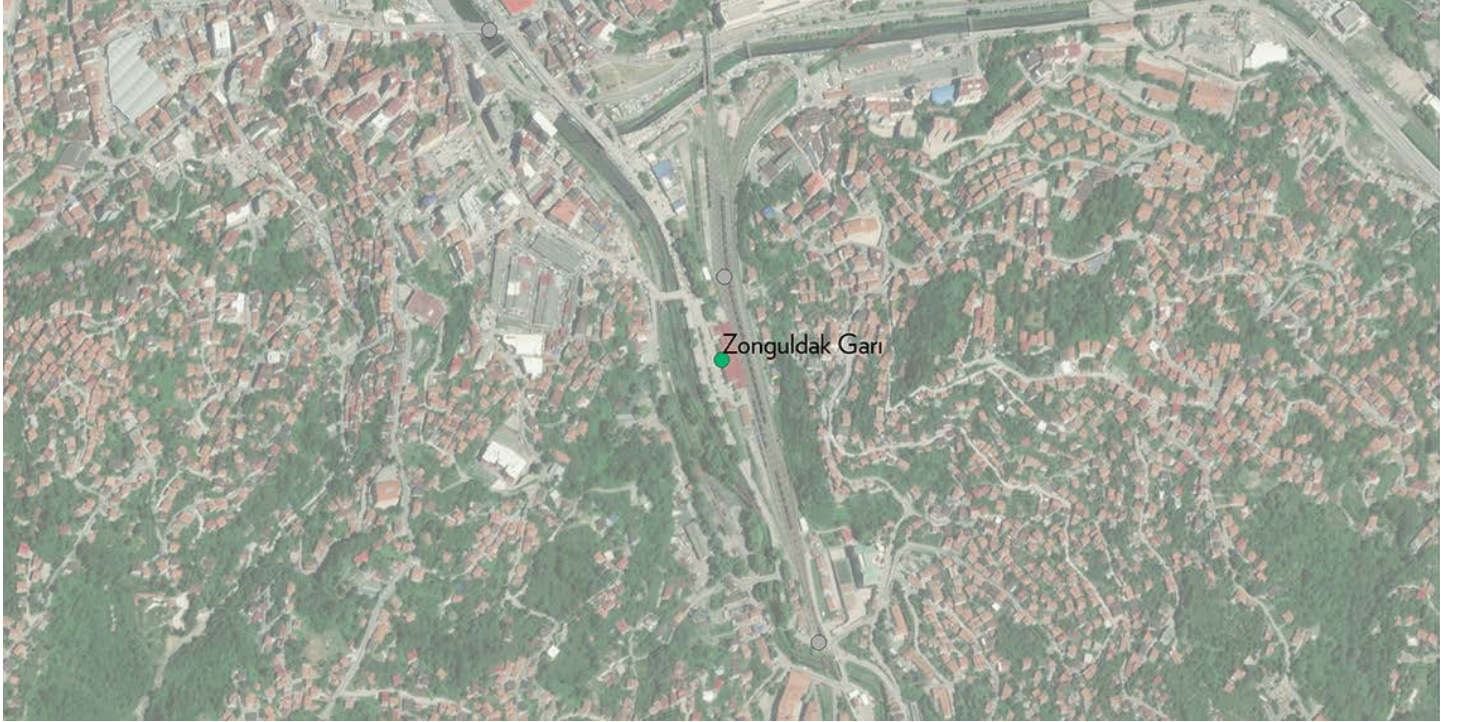


# Zonguldak Garı

Tarih  
Mayıs 2021

0061,Merkez,Zonguldak

<b>Yapım Yılı</b>	1937	<b>Orijinal İşlevi</b>	Tren Garı	<b>Üretim Alanı</b>	-
<b>Sahibi</b>	TCDD	<b>Mevcut İşlevi</b>	Tren Garı	<b>Ulaşım Sistemi</b>	-
<b>Kullanıcısı</b>	TCDD	<b>Mimar</b>		<b>Sektörü</b>	-
<b>Yaptıran</b>		<b>Taşıyıcı Sistem</b>	Karma	<b>Kapasitesi</b>	-
<b>İçerisindeki mekanik donatılar</b>	-				



## Değerlendirme

İç Değerler					
<b>Yaşı</b>	Yok	<b>Tarihsellik</b>	Var	<b>Teknik/Estetik</b>	Var
<b>Orijinallik</b>	Yok	<b>Tasarım</b>	Var	<b>İnşaat Yönetimi</b>	Var
<b>Malzeme</b>	Var	<b>Belge</b>	Var	<b>Mekanik Donatılar</b>	Yok

Dış Değerler					
<b>Sosyokültürel</b>	Var	<b>Estetik</b>	Var	<b>Sembolik</b>	Var
<b>Politik</b>	Var	<b>Eğitimi</b>	Var	<b>Hatıra</b>	Var
<b>Kimlik</b>	Var			<b>Enderlik</b>	Var

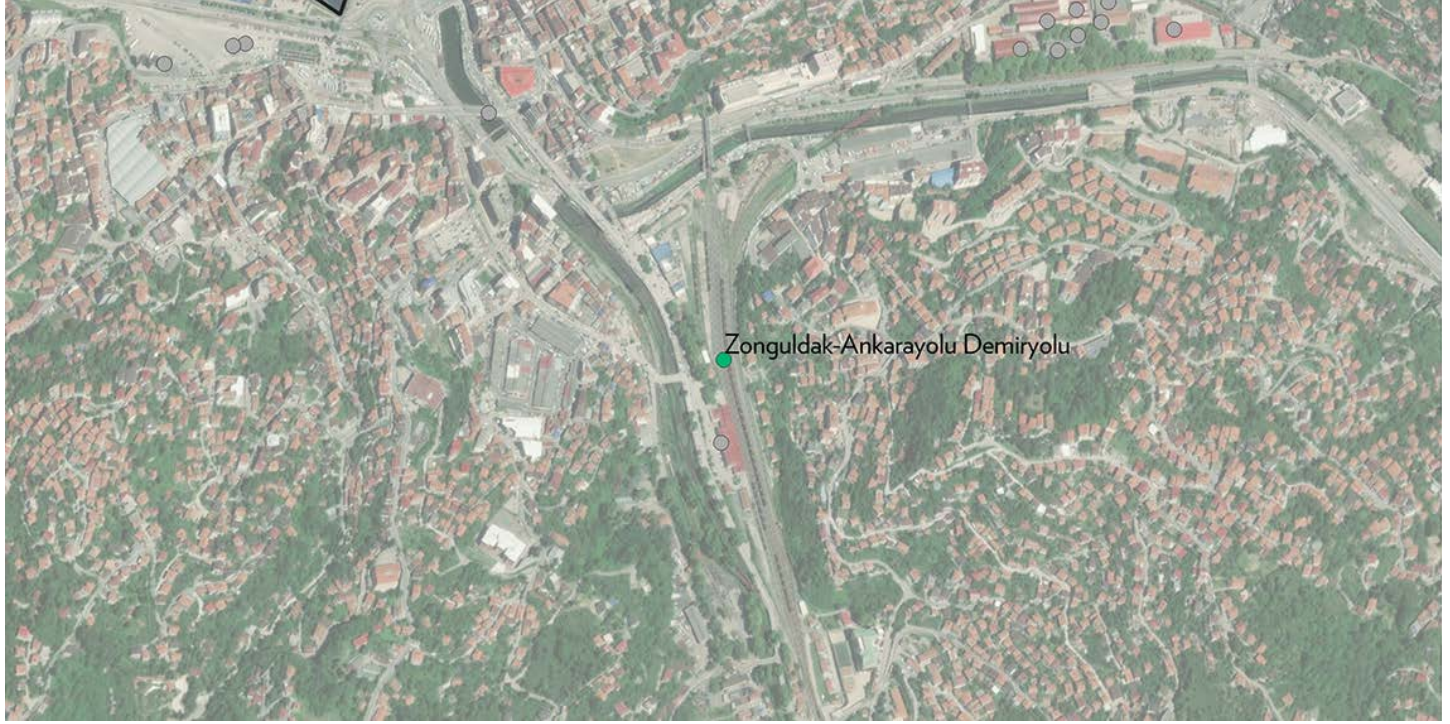
Ekonomik Değerler					
<b>İşlev</b>	Var	<b>Pazar</b>	Var	<b>Yeniden Kullanım</b>	Var

# Zonguldak-Ankarayolu Demiryolu

Tarih  
Mayıs 2021

0062,Merkez,Zonguldak

<b>Yapım Yılı</b>	1937	<b>Orijinal İşlevi</b>	Demiryolu	<b>Üretim Alanı</b>	-
<b>Sahibi</b>	TCDD	<b>Mevcut İşlevi</b>	Demiryolu	<b>Ulaşım Sistemi</b>	-
<b>Kullanıcısı</b>	TCDD	<b>Mimar</b>		<b>Sektörü</b>	-
<b>Yaptıran</b>		<b>Taşıyıcı Sistem</b>	Çelik	<b>Kapasitesi</b>	-
<b>İçerisindeki mekanik donatılar</b>	-				



## Değerlendirme

		İç Değerler			
<b>Yaşı</b>	Var	<b>Tarihsellik</b>	Var	<b>Teknik/Estetik</b>	Yok
<b>Orijinallik</b>	Var	<b>Tasarım</b>	Yok	<b>İnşaat Yönetimi</b>	Yok
<b>Malzeme</b>	Yok	<b>Belge</b>	Yok	<b>Mekanik Donatılar</b>	Yok

		Dış Değerler			
<b>Sosyokültürel</b>	Var	<b>Estetik</b>	Var	<b>Sembolik</b>	Yok
<b>Politik</b>	Yok	<b>Eğitimi</b>	Yok	<b>Hatıra</b>	Var
<b>Kimlik</b>	Yok			<b>Enderlik</b>	Var

		Ekonomik Değerler			
<b>İşlev</b>	Var	<b>Pazar</b>	Yok	<b>Yeniden Kullanım</b>	Var



# Üzülmez-Zonguldak-Kozlu Demiryolu

Tarih  
Mayıs 2021

0063,Merkez,Zonguldak

Yapım Yılı	1937	Orijinal İşlevi	Demiryolu	Üretim Alanı	-
Sahibi	TTK	Mevcut İşlevi	Demiryolu	Ulaşım Sistemi	-
Kullanıcısı	TTK	Mimar		Sektörü	-
Yaptıran		Taşıyıcı Sistem	Çelik	Kapasitesi	-
İçerisindeki mekanik donatılar	-				



## Değerlendirme

		İç Değerler			
Yaşı	Var	Tarihsellik	Var	Teknik/Estetik	Var
Orijinallik	Var	Tasarım	Yok	İnşaat Yönetimi	Yok
Malzeme	Yok	Belge	Var	Mekanik Donatılar	Yok

		Dış Değerler			
Sosyokültürel	Var	Estetik	Yok	Sembolik	Var
Politik	Var	Eğitimi	Var	Hatıra	Var
Kimlik	Var			Enderlik	Yok

		Ekonomik Değerler			
İşlev	Var	Pazar	Var	Yeniden Kullanım	Var

# Fevkani Köprüsü

Tarih  
Mayıs 2021

0064,Merkez,Zonguldak

<b>Yapım Yılı</b>	1958	<b>Orijinal İşlevi</b>	Karayoluyolu Köprüsü	<b>Üretim Alanı</b>	-
<b>Sahibi</b>	Kamu	<b>Mevcut İşlevi</b>	Karayoluyolu Köprüsü	<b>Ulaşım Sistemi</b>	-
<b>Kullanıcısı</b>	Kamu	<b>Mimar</b>		<b>Sektörü</b>	-
<b>Yaptıran</b>		<b>Taşıyıcı Sistem</b>	Çelik	<b>Kapasitesi</b>	-
<b>İçerisindeki mekanik donatılar</b>	-				



## Değerlendirme

		İç Değerler			
<b>Yaşı</b>	Var	<b>Tarihsellik</b>	Var	<b>Teknik/Estetik</b>	Var
<b>Orijinallik</b>	Var	<b>Tasarım</b>	Yok	<b>İnşaat Yönetimi</b>	Var
<b>Malzeme</b>	Yok	<b>Belge</b>	Var	<b>Mekanik Donatılar</b>	Yok

		Dış Değerler			
<b>Sosyokültürel</b>	Var	<b>Estetik</b>	Yok	<b>Sembolik</b>	Yok
<b>Politik</b>	Var	<b>Eğitimi</b>	Var	<b>Hatıra</b>	Var
<b>Kimlik</b>	Var			<b>Enderlik</b>	Yok

		Ekonomik Değerler			
<b>İşlev</b>	Var	<b>Pazar</b>	Var	<b>Yeniden Kullanım</b>	Var



# TCDD Çatalağzı Demiryolu İşletmeleri

Tarih  
Mayıs 2021

0065,Çatalağzı,Zonguldak

<b>Yapım Yılı</b>	1956	<b>Orijinal İşlevi</b>	Atölye	<b>Üretim Alanı</b>	-
<b>Sahibi</b>	TCDD	<b>Mevcut İşlevi</b>	Atölye	<b>Ulaşım Sistemi</b>	-
<b>Kullanıcısı</b>	TCDD	<b>Mimar</b>		<b>Sektörü</b>	-
<b>Yaptıran</b>		<b>Taşıyıcı Sistem</b>	Betonarme	<b>Kapasitesi</b>	-
<b>İçerisindeki mekanik donatılar</b>	-				



## Değerlendirme

		İç Değerler			
<b>Yaşı</b>	Var	<b>Tarihsellik</b>	Var	<b>Teknik/Estetik</b>	Yok
<b>Orijinallik</b>	Var	<b>Tasarım</b>	Yok	<b>İnşaat Yönetimi</b>	Yok
<b>Malzeme</b>	Yok	<b>Belge</b>	Yok	<b>Mekanik Donatılar</b>	Yok

		Dış Değerler			
<b>Sosyokültürel</b>	Var	<b>Estetik</b>	Var	<b>Sembolik</b>	Yok
<b>Politik</b>	Yok	<b>Eğitimi</b>	Yok	<b>Hatıra</b>	Var
<b>Kimlik</b>	Yok			<b>Enderlik</b>	Var

		Ekonomik Değerler			
<b>İşlev</b>	Var	<b>Pazar</b>	Yok	<b>Yeniden Kullanım</b>	Var

# TCDD Vagon Atölyesi

Tarih  
Mayıs 2021

0066,Çatalağzı,Zonguldak

<b>Yapım Yılı</b>	1956	<b>Orijinal İşlevi</b>	Atölye	<b>Üretim Alanı</b>	-
<b>Sahibi</b>	TCDD	<b>Mevcut İşlevi</b>	Atölye	<b>Ulaşım Sistemi</b>	-
<b>Kullanıcısı</b>	TCDD	<b>Mimar</b>		<b>Sektörü</b>	-
<b>Yaptıran</b>		<b>Taşıyıcı Sistem</b>	Betonarme	<b>Kapasitesi</b>	-
<b>İçerisindeki mekanik donatılar</b>	-				



## Değerlendirme

		İç Değerler			
<b>Yaşı</b>	Var	<b>Tarihsellik</b>	Var	<b>Teknik/Estetik</b>	Var
<b>Orijinallik</b>	Var	<b>Tasarım</b>	Yok	<b>İnşaat Yönetimi</b>	Yok
<b>Malzeme</b>	Yok	<b>Belge</b>	Var	<b>Mekanik Donatılar</b>	Yok

		Dış Değerler			
<b>Sosyokültürel</b>	Var	<b>Estetik</b>	Yok	<b>Sembolik</b>	Var
<b>Politik</b>	Var	<b>Eğitimi</b>	Var	<b>Hatıra</b>	Var
<b>Kimlik</b>	Var			<b>Enderlik</b>	Yok

		Ekonomik Değerler			
<b>İşlev</b>	Var	<b>Pazar</b>	Var	<b>Yeniden Kullanım</b>	Var



# TCDD Lokomotif Atölyesi

Tarih  
Mayıs 2021

0067,Çatalağzı,Zonguldak

<b>Yapım Yılı</b>	1956	<b>Orijinal İşlevi</b>	Atölye	<b>Üretim Alanı</b>	-
<b>Sahibi</b>	TCDD	<b>Mevcut İşlevi</b>	Atölye	<b>Ulaşım Sistemi</b>	-
<b>Kullanıcısı</b>	TCDD	<b>Mimar</b>		<b>Sektörü</b>	-
<b>Yaptıran</b>		<b>Taşıyıcı Sistem</b>	Betonarme	<b>Kapasitesi</b>	-
<b>İçerisindeki mekanik donatılar</b>	-				



## Değerlendirme

		İç Değerler			
<b>Yaşı</b>	Var	<b>Tarihsellik</b>	Var	<b>Teknik/Estetik</b>	Var
<b>Orijinallik</b>	Var	<b>Tasarım</b>	Yok	<b>İnşaat Yönetimi</b>	Var
<b>Malzeme</b>	Yok	<b>Belge</b>	Var	<b>Mekanik Donatılar</b>	Yok

		Dış Değerler			
<b>Sosyokültürel</b>	Var	<b>Estetik</b>	Yok	<b>Sembolik</b>	Yok
<b>Politik</b>	Var	<b>Eğitimi</b>	Var	<b>Hatıra</b>	Var
<b>Kimlik</b>	Var			<b>Enderlik</b>	Yok

		Ekonomik Değerler			
<b>İşlev</b>	Var	<b>Pazar</b>	Var	<b>Yeniden Kullanım</b>	Var

# TCDD Çatalağzı İstasyonu

Tarih  
Mayıs 2021

0068,Çatalağzı,Zonguldak

<b>Yapım Yılı</b>	1956	<b>Orijinal İşlevi</b>	Gar	<b>Üretim Alanı</b>	-
<b>Sahibi</b>	TCDD	<b>Mevcut İşlevi</b>	Gar	<b>Ulaşım Sistemi</b>	-
<b>Kullanıcısı</b>	TCDD	<b>Mimar</b>		<b>Sektörü</b>	-
<b>Yaptıran</b>		<b>Taşıyıcı Sistem</b>	Betonarme	<b>Kapasitesi</b>	-
<b>İçerisindeki mekanik donatılar</b>	-				



## Değerlendirme

		İç Değerler			
<b>Yaşı</b>	Yok	<b>Tarihsellik</b>	Yok	<b>Teknik/Estetik</b>	Var
<b>Orijinallik</b>	Var	<b>Tasarım</b>	Yok	<b>İnşaat Yönetimi</b>	Var
<b>Malzeme</b>	Yok	<b>Belge</b>	Var	<b>Mekanik Donatılar</b>	Yok

		Dış Değerler			
<b>Sosyokültürel</b>	Var	<b>Estetik</b>	Yok	<b>Sembolik</b>	Yok
<b>Politik</b>	Yok	<b>Eğitimi</b>	Var	<b>Hatıra</b>	Var
<b>Kimlik</b>	Var			<b>Enderlik</b>	Yok

		Ekonomik Değerler			
<b>İşlev</b>	Var	<b>Pazar</b>	Var	<b>Yeniden Kullanım</b>	Var



# TCDD Çatalağzı Tesisleri

Tarih  
Mayıs 2021

0069,Çatalağzı,Zonguldak

<b>Yapım Yılı</b>	1956	<b>Orijinal İşlevi</b>	Sosyal Tesis	<b>Üretim Alanı</b>	-
<b>Sahibi</b>	TCDD	<b>Mevcut İşlevi</b>	Sosyal Tesis	<b>Ulaşım Sistemi</b>	-
<b>Kullanıcısı</b>	TCDD	<b>Mimar</b>		<b>Sektörü</b>	-
<b>Yaptıran</b>		<b>Taşıyıcı Sistem</b>	Betonarme	<b>Kapasitesi</b>	-
<b>İçerisindeki mekanik donatılar</b>	-				



## Değerlendirme

		İç Değerler			
<b>Yaşı</b>	Var	<b>Tarihsellik</b>	Yok	<b>Teknik/Estetik</b>	Yok
<b>Orijinallik</b>	Var	<b>Tasarım</b>	Yok	<b>İnşaat Yönetimi</b>	Var
<b>Malzeme</b>	Yok	<b>Belge</b>	Var	<b>Mekanik Donatılar</b>	Yok

		Dış Değerler			
<b>Sosyokültürel</b>	Var	<b>Estetik</b>	Yok	<b>Sembolik</b>	Yok
<b>Politik</b>	Yok	<b>Eğitimi</b>	Var	<b>Hatıra</b>	Var
<b>Kimlik</b>	Var			<b>Enderlik</b>	Yok

		Ekonomik Değerler			
<b>İşlev</b>	Var	<b>Pazar</b>	Var	<b>Yeniden Kullanım</b>	Var

# Işıkveren Termik Santrali

Tarih  
Mayıs 2021

0070,Çatalağzı,Zonguldak

<b>Yapım Yılı</b>	1939	<b>Orijinal İşlevi</b>	Enerji Santrali	<b>Üretim Alanı</b>	Enerji
<b>Sahibi</b>	TTK	<b>Mevcut İşlevi</b>	Enerji Santrali	<b>Ulaşım Sistemi</b>	Karayolu
<b>Kullanıcısı</b>	Özel	<b>Mimar</b>		<b>Sektörü</b>	Özel
<b>Yaptıran</b>		<b>Taşıyıcı Sistem</b>	Betonarme	<b>Kapasitesi</b>	-
<b>İçerisindeki mekanik donatılar</b>	-				



## Değerlendirme

		İç Değerler			
<b>Yaşı</b>	Var	<b>Tarihsellik</b>	Yok	<b>Teknik/Estetik</b>	Yok
<b>Orijinallik</b>	Var	<b>Tasarım</b>	Yok	<b>İnşaat Yönetimi</b>	Var
<b>Malzeme</b>	Yok	<b>Belge</b>	Var	<b>Mekanik Donatılar</b>	Yok

		Dış Değerler			
<b>Sosyokültürel</b>	Var	<b>Estetik</b>	Yok	<b>Sembolik</b>	Yok
<b>Politik</b>	Yok	<b>Eğitimi</b>	Var	<b>Hatıra</b>	Var
<b>Kimlik</b>	Var			<b>Enderlik</b>	Yok

		Ekonomik Değerler			
<b>İşlev</b>	Var	<b>Pazar</b>	Var	<b>Yeniden Kullanım</b>	Var



# Kozlu İncir Harmanı İdare Binası

Tarih  
Mayıs 2021

0071,Kozlu,Zonguldak

<b>Yapım Yılı</b>		<b>Orijinal İşlevi</b>	İdari Yapı	<b>Üretim Alanı</b>	Madencilik
<b>Sahibi</b>	TTK	<b>Mevcut İşlevi</b>	İdari Yapı	<b>Ulaşım Sistemi</b>	Karayolu
<b>Kullanıcısı</b>	TTK	<b>Mimar</b>		<b>Sektörü</b>	Kamu
<b>Yaptıran</b>		<b>Taşıyıcı Sistem</b>	Betonarme	<b>Kapasitesi</b>	-
<b>İçerisindeki mekanik donatılar</b>	-				



## Değerlendirme

		İç Değerler			
<b>Yaşı</b>	Var	<b>Tarihsellik</b>	Yok	<b>Teknik/Estetik</b>	Yok
<b>Orijinallik</b>	Var	<b>Tasarım</b>	Yok	<b>İnşaat Yönetimi</b>	Var
<b>Malzeme</b>	Yok	<b>Belge</b>	Var	<b>Mekanik Donatılar</b>	Yok

		Dış Değerler			
<b>Sosyokültürel</b>	Var	<b>Estetik</b>	Yok	<b>Sembolik</b>	Yok
<b>Politik</b>	Yok	<b>Eğitimi</b>	Var	<b>Hatıra</b>	Var
<b>Kimlik</b>	Var			<b>Enderlik</b>	Yok

		Ekonomik Değerler			
<b>İşlev</b>	Var	<b>Pazar</b>	Var	<b>Yeniden Kullanım</b>	Var

# Kozlu İncir Harmanı Kompresör Binası

Tarih  
Mayıs 2021

0072,Kozlu,Zonguldak

<b>Yapım Yılı</b>		<b>Orijinal İşlevi</b>	Teknik Yapı	<b>Üretim Alanı</b>	Madencilik
<b>Sahibi</b>	TTK	<b>Mevcut İşlevi</b>	Teknik Yapı	<b>Ulaşım Sistemi</b>	Karayolu
<b>Kullanıcısı</b>	TTK	<b>Mimar</b>		<b>Sektörü</b>	Kamu
<b>Yaptıran</b>		<b>Taşıyıcı Sistem</b>	Betonarme	<b>Kapasitesi</b>	-
<b>İçerisindeki mekanik donatılar</b>	-				



## Değerlendirme

		İç Değerler			
<b>Yaşı</b>	Var	<b>Tarihsellik</b>	Var	<b>Teknik/Estetik</b>	Var
<b>Orijinallik</b>	Var	<b>Tasarım</b>	Var	<b>İnşaat Yönetimi</b>	Var
<b>Malzeme</b>	Var	<b>Belge</b>	Var	<b>Mekanik Donatılar</b>	Var

		Dış Değerler			
<b>Sosyokültürel</b>	Var	<b>Estetik</b>	Var	<b>Sembolik</b>	Var
<b>Politik</b>	Var	<b>Eğitimi</b>	Var	<b>Hatıra</b>	Var
<b>Kimlik</b>	Var			<b>Enderlik</b>	Var

		Ekonomik Değerler			
<b>İşlev</b>	Yok	<b>Pazar</b>	Var	<b>Yeniden Kullanım</b>	Yok



# Kozlu İncir Harmanı Pervane Binası

Tarih  
Mayıs 2021

0073,Kozlu,Zonguldak

<b>Yapım Yılı</b>		<b>Orijinal İşlevi</b>	Teknik Yapı	<b>Üretim Alanı</b>	Madencilik
<b>Sahibi</b>	TTK	<b>Mevcut İşlevi</b>	Teknik Yapı	<b>Ulaşım Sistemi</b>	Karayolu
<b>Kullanıcısı</b>	TTK	<b>Mimar</b>		<b>Sektörü</b>	Kamu
<b>Yaptıran</b>		<b>Taşıyıcı Sistem</b>	Betonarme	<b>Kapasitesi</b>	-
<b>İçerisindeki mekanik donatılar</b>	-				



## Değerlendirme

		İç Değerler			
<b>Yaşı</b>	Var	<b>Tarihsellik</b>	Yok	<b>Teknik/Estetik</b>	Var
<b>Orijinallik</b>	Var	<b>Tasarım</b>	Var	<b>İnşaat Yönetimi</b>	Var
<b>Malzeme</b>	Var	<b>Belge</b>	Var	<b>Mekanik Donatılar</b>	Var

		Dış Değerler			
<b>Sosyokültürel</b>	Var	<b>Estetik</b>	Var	<b>Sembolik</b>	Var
<b>Politik</b>	Yok	<b>Eğitimi</b>	Var	<b>Hatıra</b>	Var
<b>Kimlik</b>	Var			<b>Enderlik</b>	Var

		Ekonomik Değerler			
<b>İşlev</b>	Var	<b>Pazar</b>	Var	<b>Yeniden Kullanım</b>	Var

# Kozlu İncir Harmanı Kuyu Binası

Tarih  
Mayıs 2021

0074,Kozlu,Zonguldak

<b>Yapım Yılı</b>		<b>Orijinal İşlevi</b>	Teknik Yapı	<b>Üretim Alanı</b>	Madencilik
<b>Sahibi</b>	TTK	<b>Mevcut İşlevi</b>	Teknik Yapı	<b>Ulaşım Sistemi</b>	Karayolu
<b>Kullanıcısı</b>	TTK	<b>Mimar</b>		<b>Sektörü</b>	Kamu
<b>Yaptıran</b>		<b>Taşıyıcı Sistem</b>	Betonarme	<b>Kapasitesi</b>	-
<b>İçerisindeki mekanik donatılar</b>	-				



## Değerlendirme

İç Değerler					
<b>Yaşı</b>	Yok	<b>Tarihsellik</b>	Var	<b>Teknik/Estetik</b>	Var
<b>Orijinallik</b>	Var	<b>Tasarım</b>	Var	<b>İnşaat Yönetimi</b>	Var
<b>Malzeme</b>	Var	<b>Belge</b>	Var	<b>Mekanik Donatılar</b>	Var

Dış Değerler					
<b>Sosyokültürel</b>	Var	<b>Estetik</b>	Var	<b>Sembolik</b>	Var
<b>Politik</b>	Var	<b>Eğitimi</b>	Var	<b>Hatıra</b>	Var
<b>Kimlik</b>	Var			<b>Enderlik</b>	Var

Ekonomik Değerler					
<b>İşlev</b>	Var	<b>Pazar</b>	Var	<b>Yeniden Kullanım</b>	Var



# Kozlu İncir Harmanı Vinç Binası

Tarih  
Mayıs 2021

0075,Kozlu,Zonguldak

<b>Yapım Yılı</b>		<b>Orijinal İşlevi</b>	Teknik Yapı	<b>Üretim Alanı</b>	Madencilik
<b>Sahibi</b>	TTK	<b>Mevcut İşlevi</b>	Teknik Yapı	<b>Ulaşım Sistemi</b>	Karayolu
<b>Kullanıcısı</b>	TTK	<b>Mimar</b>		<b>Sektörü</b>	Kamu
<b>Yaptıran</b>		<b>Taşıyıcı Sistem</b>	Betonarme	<b>Kapasitesi</b>	-
<b>İçerisindeki mekanik donatılar</b>	-				



## Değerlendirme

		İç Değerler			
<b>Yaşı</b>	Yok	<b>Tarihsellik</b>	Var	<b>Teknik/Estetik</b>	Var
<b>Orijinallik</b>	Var	<b>Tasarım</b>	Var	<b>İnşaat Yönetimi</b>	Var
<b>Malzeme</b>	Var	<b>Belge</b>	Var	<b>Mekanik Donatılar</b>	Var

		Dış Değerler			
<b>Sosyokültürel</b>	Var	<b>Estetik</b>	Var	<b>Sembolik</b>	Var
<b>Politik</b>	Var	<b>Eğitimi</b>	Var	<b>Hatıra</b>	Var
<b>Kimlik</b>	Var			<b>Enderlik</b>	Var

		Ekonomik Değerler			
<b>İşlev</b>	Var	<b>Pazar</b>	Var	<b>Yeniden Kullanım</b>	Var

# Kozlu İncir Harmanı İşletmesi

Tarih  
Mayıs 2021

0076,Kozlu,Zonguldak

<b>Yapım Yılı</b>		<b>Orijinal İşlevi</b>	Teknik Yapı	<b>Üretim Alanı</b>	Madencilik
<b>Sahibi</b>	TTK	<b>Mevcut İşlevi</b>	Teknik Yapı	<b>Ulaşım Sistemi</b>	Karayolu
<b>Kullanıcısı</b>	TTK	<b>Mimar</b>		<b>Sektörü</b>	Kamu
<b>Yaptıran</b>		<b>Taşıyıcı Sistem</b>	Betonarme	<b>Kapasitesi</b>	-
<b>İçerisindeki mekanik donatılar</b>	-				



## Değerlendirme

		İç Değerler			
<b>Yaşı</b>	Var	<b>Tarihsellik</b>	Yok	<b>Teknik/Estetik</b>	Var
<b>Orijinallik</b>	Var	<b>Tasarım</b>	Yok	<b>İnşaat Yönetimi</b>	Var
<b>Malzeme</b>	Yok	<b>Belge</b>	Var	<b>Mekanik Donatılar</b>	Yok

		Dış Değerler			
<b>Sosyokültürel</b>	Var	<b>Estetik</b>	Yok	<b>Sembolik</b>	Var
<b>Politik</b>	Yok	<b>Eğititım</b>	Var	<b>Hatıra</b>	Var
<b>Kimlik</b>	Var			<b>Enderlik</b>	Var

		Ekonomik Değerler			
<b>İşlev</b>	Var	<b>Pazar</b>	Var	<b>Yeniden Kullanım</b>	Var



# Kozlu Merkez İtalyan Evleri

Tarih  
Mayıs 2021

0077,Kozlu,Zonguldak

<b>Yapım Yılı</b>	1897 ö.	<b>Orijinal İşlevi</b>	Konaklama	<b>Üretim Alanı</b>	-
<b>Sahibi</b>	TTK	<b>Mevcut İşlevi</b>	Konaklama	<b>Ulaşım Sistemi</b>	-
<b>Kullanıcısı</b>	TTK	<b>Mimar</b>		<b>Sektörü</b>	-
<b>Yaptıran</b>	Ereğli Şirketi (FRA)	<b>Taşıyıcı Sistem</b>	Betonarme	<b>Kapasitesi</b>	-
<b>İçerisindeki mekanik donatılar</b>	-				



## Değerlendirme

		İç Değerler			
<b>Yaşı</b>	Var	<b>Tarihsellik</b>	Yok	<b>Teknik/Estetik</b>	Yok
<b>Orijinallik</b>	Yok	<b>Tasarım</b>	Var	<b>İnşaat Yönetimi</b>	Yok
<b>Malzeme</b>	Yok	<b>Belge</b>	Yok	<b>Mekanik Donatılar</b>	Yok

		Dış Değerler			
<b>Sosyokültürel</b>	Var	<b>Estetik</b>	Var	<b>Sembolik</b>	Yok
<b>Politik</b>	Var	<b>Eğitimi</b>	Yok	<b>Hatıra</b>	Var
<b>Kimlik</b>	Yok			<b>Enderlik</b>	Var

		Ekonomik Değerler			
<b>İşlev</b>	Yok	<b>Pazar</b>	Yok	<b>Yeniden Kullanım</b>	Yok

# Kozlu Kılıç Lojmanları

Tarih  
Mayıs 2021

0078,Kozlu,Zonguldak

<b>Yapım Yılı</b>	1912	<b>Orijinal İşlevi</b>	Konaklama	<b>Üretim Alanı</b>	-
<b>Sahibi</b>	TTK	<b>Mevcut İşlevi</b>	Konaklama	<b>Ulaşım Sistemi</b>	-
<b>Kullanıcısı</b>	TTK	<b>Mimar</b>	Seyfi Arkan	<b>Sektörü</b>	-
<b>Yaptıran</b>	63 Ocağı İşletmecileri	<b>Taşıyıcı Sistem</b>	Betonarme	<b>Kapasitesi</b>	-
<b>İçerisindeki mekanik donatılar</b>	-				



## Değerlendirme

		İç Değerler			
<b>Yaşı</b>	Yok	<b>Tarihsellik</b>	Yok	<b>Teknik/Estetik</b>	Yok
<b>Orijinallik</b>	Yok	<b>Tasarım</b>	Yok	<b>İnşaat Yönetimi</b>	Yok
<b>Malzeme</b>	Yok	<b>Belge</b>	Yok	<b>Mekanik Donatılar</b>	Yok

		Dış Değerler			
<b>Sosyokültürel</b>	Yok	<b>Estetik</b>	Yok	<b>Sembolik</b>	Yok
<b>Politik</b>	Yok	<b>Eğitimi</b>	Yok	<b>Hatıra</b>	Yok
<b>Kimlik</b>	Yok			<b>Enderlik</b>	Yok

		Ekonomik Değerler			
<b>İşlev</b>	Yok	<b>Pazar</b>	Yok	<b>Yeniden Kullanım</b>	Yok



# Kozlu Kılıç İlkokulu

Tarih  
Mayıs 2021

0079,Kozlu,Zonguldak

<b>Yapım Yılı</b>	1937	<b>Orijinal İşlevi</b>	Eğitim	<b>Üretim Alanı</b>	-
<b>Sahibi</b>	Hazine	<b>Mevcut İşlevi</b>	Eğitim	<b>Ulaşım Sistemi</b>	-
<b>Kullanıcısı</b>	Hazine	<b>Mimar</b>	Seyfi Arkan	<b>Sektörü</b>	-
<b>Yaptıran</b>		<b>Taşıyıcı Sistem</b>	Betonarme	<b>Kapasitesi</b>	-
<b>İçerisindeki mekanik donatılar</b>	-				



## Değerlendirme

İç Değerler					
<b>Yaşı</b>	Var	<b>Tarihsellik</b>	Yok	<b>Teknik/Estetik</b>	Yok
<b>Orijinallik</b>	Yok	<b>Tasarım</b>	Var	<b>İnşaat Yönetimi</b>	Yok
<b>Malzeme</b>	Yok	<b>Belge</b>	Yok	<b>Mekanik Donatılar</b>	Yok

Dış Değerler					
<b>Sosyokültürel</b>	Var	<b>Estetik</b>	Var	<b>Sembolik</b>	Yok
<b>Politik</b>	Var	<b>Eğitim</b>	Yok	<b>Hatıra</b>	Var
<b>Kimlik</b>	Yok			<b>Enderlik</b>	Var

Ekonomik Değerler					
<b>İşlev</b>	Yok	<b>Pazar</b>	Yok	<b>Yeniden Kullanım</b>	Yok

# Kozlu Kılıç Lokali

Tarih  
Mayıs 2021

0080,Kozlu,Zonguldak

Yapım Yılı	1950	Orijinal İşlevi	Lokal	Üretim Alanı	-
Sahibi	TTK	Mevcut İşlevi	Lokal	Ulaşım Sistemi	-
Kullanıcısı	TTK	Mimar	Seyfi Arkan	Sektörü	-
Yaptıran		Taşıyıcı Sistem	Betonarme	Kapasitesi	-
İçerisindeki mekanik donatılar	-				



## Değerlendirme

İç Değerler					
Yaşı	Yok	Tarihsellik	Yok	Teknik/Estetik	Yok
Orijinallik	Yok	Tasarım	Yok	İnşaat Yönetimi	Yok
Malzeme	Yok	Belge	Yok	Mekanik Donatılar	Yok

Dış Değerler					
Sosyokültürel	Yok	Estetik	Yok	Sembolik	Yok
Politik	Yok	Eğitim	Yok	Hatıra	Yok
Kimlik	Yok			Enderlik	Yok

Ekonomik Değerler					
İşlev	Yok	Pazar	Yok	Yeniden Kullanım	Yok



# TTK Karadon İhraç Vinci

Tarih  
Mayıs 2021

0081,Kilimli,Zonguldak

<b>Yapım Yılı</b>	-	<b>Orijinal İşlevi</b>	Teknik Yapı	<b>Üretim Alanı</b>	Madencilik
<b>Sahibi</b>	TTK	<b>Mevcut İşlevi</b>	Teknik Yapı	<b>Ulaşım Sistemi</b>	Karayolu
<b>Kullanıcısı</b>	TTK	<b>Mimar</b>		<b>Sektörü</b>	Kamu
<b>Yaptıran</b>	TTK	<b>Taşıyıcı Sistem</b>	Betonarme	<b>Kapasitesi</b>	-
<b>İçerisindeki mekanik donatılar</b>	-				



## Değerlendirme

İç Değerler					
<b>Yaşı</b>	Yok	<b>Tarihsellik</b>	Var	<b>Teknik/Estetik</b>	Var
<b>Orijinallik</b>	Var	<b>Tasarım</b>	Var	<b>İnşaat Yönetimi</b>	Var
<b>Malzeme</b>	Var	<b>Belge</b>	Var	<b>Mekanik Donatılar</b>	Yok

Dış Değerler					
<b>Sosyokültürel</b>	Var	<b>Estetik</b>	Var	<b>Sembolik</b>	Yok
<b>Politik</b>	Var	<b>Eğitimi</b>	Var	<b>Hatıra</b>	Var
<b>Kimlik</b>	Var			<b>Enderlik</b>	Yok

Ekonomik Değerler					
<b>İşlev</b>	Var	<b>Pazar</b>	Var	<b>Yeniden Kullanım</b>	Var

# TTK Karadon Atölye Binası

Tarih  
Mayıs 2021

0082,Kilimli,Zonguldak

<b>Yapım Yılı</b>	-	<b>Orijinal İşlevi</b>	Teknik Yapı	<b>Üretim Alanı</b>	Madencilik
<b>Sahibi</b>	TTK	<b>Mevcut İşlevi</b>	Teknik Yapı	<b>Ulaşım Sistemi</b>	Karayolu
<b>Kullanıcısı</b>	TTK	<b>Mimar</b>		<b>Sektörü</b>	Kamu
<b>Yaptıran</b>	TTK	<b>Taşıyıcı Sistem</b>	Betonarme	<b>Kapasitesi</b>	-
<b>İçerisindeki mekanik donatılar</b>	-				



## Değerlendirme

İç Değerler					
<b>Yaşı</b>	Yok	<b>Tarihsellik</b>	Yok	<b>Teknik/Estetik</b>	Yok
<b>Orijinallik</b>	Var	<b>Tasarım</b>	Var	<b>İnşaat Yönetimi</b>	Var
<b>Malzeme</b>	Yok	<b>Belge</b>	Var	<b>Mekanik Donatılar</b>	Yok

Dış Değerler					
<b>Sosyokültürel</b>	Var	<b>Estetik</b>	Yok	<b>Sembolik</b>	Var
<b>Politik</b>	Yok	<b>Eğitimi</b>	Var	<b>Hatıra</b>	Var
<b>Kimlik</b>	Var			<b>Enderlik</b>	Yok

Ekonomik Değerler					
<b>İşlev</b>	Var	<b>Pazar</b>	Var	<b>Yeniden Kullanım</b>	Var



# TTK Karadon Kompresör Binası

Tarih  
Mayıs 2021

0083,Kilimli,Zonguldak

<b>Yapım Yılı</b>	-	<b>Orijinal İşlevi</b>	Teknik Yapı	<b>Üretim Alanı</b>	Madencilik
<b>Sahibi</b>	TTK	<b>Mevcut İşlevi</b>	Teknik Yapı	<b>Ulaşım Sistemi</b>	Karayolu
<b>Kullanıcısı</b>	TTK	<b>Mimar</b>		<b>Sektörü</b>	Kamu
<b>Yaptıran</b>	TTK	<b>Taşıyıcı Sistem</b>	Betonarme	<b>Kapasitesi</b>	-
<b>İçerisindeki mekanik donatılar</b>	-				



## Değerlendirme

		İç Değerler			
<b>Yaşı</b>	Var	<b>Tarihsellik</b>	Yok	<b>Teknik/Estetik</b>	Var
<b>Orijinallik</b>	Var	<b>Tasarım</b>	Var	<b>İnşaat Yönetimi</b>	Var
<b>Malzeme</b>	Var	<b>Belge</b>	Var	<b>Mekanik Donatılar</b>	Yok

		Dış Değerler			
<b>Sosyokültürel</b>	Var	<b>Estetik</b>	Var	<b>Sembolik</b>	Var
<b>Politik</b>	Var	<b>Eğitimi</b>	Var	<b>Hatıra</b>	Var
<b>Kimlik</b>	Var			<b>Enderlik</b>	Yok

		Ekonomik Değerler			
<b>İşlev</b>	Var	<b>Pazar</b>	Var	<b>Yeniden Kullanım</b>	Var

# TTK Karadon İşletmesi

Tarih  
Mayıs 2021

0084,Kilimli,Zonguldak

<b>Yapım Yılı</b>	-	<b>Orijinal İşlevi</b>	Teknik Yapı	<b>Üretim Alanı</b>	Madencilik
<b>Sahibi</b>	TTK	<b>Mevcut İşlevi</b>	Teknik Yapı	<b>Ulaşım Sistemi</b>	Karayolu
<b>Kullanıcısı</b>	TTK	<b>Mimar</b>		<b>Sektörü</b>	Kamu
<b>Yaptıran</b>	TTK	<b>Taşıyıcı Sistem</b>	Betonarme	<b>Kapasitesi</b>	-
<b>İçerisindeki mekanik donatılar</b>	-				



## Değerlendirme

		İç Değerler			
<b>Yaşı</b>	Yok	<b>Tarihsellik</b>	Var	<b>Teknik/Estetik</b>	Var
<b>Orijinallik</b>	Yok	<b>Tasarım</b>	Var	<b>İnşaat Yönetimi</b>	Var
<b>Malzeme</b>	Var	<b>Belge</b>	Var	<b>Mekanik Donatılar</b>	Yok

		Dış Değerler			
<b>Sosyokültürel</b>	Var	<b>Estetik</b>	Var	<b>Sembolik</b>	Var
<b>Politik</b>	Var	<b>Eğitimi</b>	Var	<b>Hatıra</b>	Var
<b>Kimlik</b>	Var			<b>Enderlik</b>	Var

		Ekonomik Değerler			
<b>İşlev</b>	Var	<b>Pazar</b>	Var	<b>Yeniden Kullanım</b>	Var



# Kapuz Plajı

Tarih  
Mayıs 2021

0085,Merkez,Zonguldak

<b>Yapım Yılı</b>	-	<b>Orijinal İşlevi</b>	Plaj	<b>Üretim Alanı</b>	-
<b>Sahibi</b>	Hazine	<b>Mevcut İşlevi</b>	Plaj	<b>Ulaşım Sistemi</b>	-
<b>Kullanıcısı</b>	Hazine	<b>Mimar</b>		<b>Sektörü</b>	-
<b>Yaptıran</b>		<b>Taşıyıcı Sistem</b>		<b>Kapasitesi</b>	-
<b>İçerisindeki mekanik donatılar</b>	-				



## Değerlendirme

		İç Değerler			
<b>Yaşı</b>	Var	<b>Tarihsellik</b>	Yok	<b>Teknik/Estetik</b>	Yok
<b>Orijinallik</b>	Var	<b>Tasarım</b>	Yok	<b>İnşaat Yönetimi</b>	Var
<b>Malzeme</b>	Yok	<b>Belge</b>	Var	<b>Mekanik Donatılar</b>	Yok

		Dış Değerler			
<b>Sosyokültürel</b>	Var	<b>Estetik</b>	Yok	<b>Sembolik</b>	Yok
<b>Politik</b>	Yok	<b>Eğitim</b>	Var	<b>Hatıra</b>	Var
<b>Kimlik</b>	Var			<b>Enderlik</b>	Yok

		Ekonomik Değerler			
<b>İşlev</b>	Var	<b>Pazar</b>	Var	<b>Yeniden Kullanım</b>	Var

# TTK Üzülmez İşletmesi

Tarih  
Mayıs 2021

0086,Merkez,Zonguldak

<b>Yapım Yılı</b>	19. yy	<b>Orijinal İşlevi</b>	Teknik Yapı	<b>Üretim Alanı</b>	Madencilik
<b>Sahibi</b>	TTK	<b>Mevcut İşlevi</b>	Teknik Yapı	<b>Ulaşım Sistemi</b>	Demiryolu/Karayolu
<b>Kullanıcısı</b>	TTK	<b>Mimar</b>		<b>Sektörü</b>	Kamu
<b>Yaptıran</b>		<b>Taşıyıcı Sistem</b>	Karma	<b>Kapasitesi</b>	-
<b>İçerisindeki mekanik donatılar</b>	-				



## Değerlendirme

İç Değerler					
<b>Yaşı</b>	Var	<b>Tarihsellik</b>	Var	<b>Teknik/Estetik</b>	Var
<b>Orijinallik</b>	Var	<b>Tasarım</b>	Var	<b>İnşaat Yönetimi</b>	Var
<b>Malzeme</b>	Var	<b>Belge</b>	Var	<b>Mekanik Donatılar</b>	Var

Dış Değerler					
<b>Sosyokültürel</b>	Var	<b>Estetik</b>	Var	<b>Sembolik</b>	Var
<b>Politik</b>	Var	<b>Eğitimi</b>	Var	<b>Hatıra</b>	Var
<b>Kimlik</b>	Var			<b>Enderlik</b>	Var

Ekonomik Değerler					
<b>İşlev</b>	Yok	<b>Pazar</b>	Var	<b>Yeniden Kullanım</b>	Yok



# TTK Üzülmez İşletmesi İdari Bina

Tarih  
Mayıs 2021

0087,Merkez,Zonguldak

<b>Yapım Yılı</b>	-	<b>Orijinal İşlevi</b>	Teknik Yapı	<b>Üretim Alanı</b>	Madencilik
<b>Sahibi</b>	TTK	<b>Mevcut İşlevi</b>	Teknik Yapı	<b>Ulaşım Sistemi</b>	Demiryolu/Karayolu
<b>Kullanıcısı</b>	TTK	<b>Mimar</b>		<b>Sektörü</b>	Kamu
<b>Yaptıran</b>		<b>Taşıyıcı Sistem</b>	Betonarme	<b>Kapasitesi</b>	-
<b>İçerisindeki mekanik donatılar</b>	-				



## Değerlendirme

		İç Değerler			
<b>Yaşı</b>	Var	<b>Tarihsellik</b>	Yok	<b>Teknik/Estetik</b>	Var
<b>Orijinallik</b>	Var	<b>Tasarım</b>	Var	<b>İnşaat Yönetimi</b>	Var
<b>Malzeme</b>	Var	<b>Belge</b>	Var	<b>Mekanik Donatılar</b>	Var

		Dış Değerler			
<b>Sosyokültürel</b>	Var	<b>Estetik</b>	Var	<b>Sembolik</b>	Var
<b>Politik</b>	Yok	<b>Eğitimi</b>	Var	<b>Hatıra</b>	Var
<b>Kimlik</b>	Var			<b>Enderlik</b>	Var

		Ekonomik Değerler			
<b>İşlev</b>	Var	<b>Pazar</b>	Var	<b>Yeniden Kullanım</b>	Var

# TTK Üzülmez Tertip Binası

Tarih  
Mayıs 2021

0088,Merkez,Zonguldak

<b>Yapım Yılı</b>	-	<b>Orijinal İşlevi</b>	Teknik Yapı	<b>Üretim Alanı</b>	Madencilik
<b>Sahibi</b>	TTK	<b>Mevcut İşlevi</b>	Teknik Yapı	<b>Ulaşım Sistemi</b>	Demiryolu/Karayolu
<b>Kullanıcısı</b>	TTK	<b>Mimar</b>		<b>Sektörü</b>	Kamu
<b>Yaptıran</b>		<b>Taşıyıcı Sistem</b>	Betonarme	<b>Kapasitesi</b>	-
<b>İçerisindeki mekanik donatılar</b>	-				



## Değerlendirme

		İç Değerler			
<b>Yaşı</b>	Yok	<b>Tarihsellik</b>	Var	<b>Teknik/Estetik</b>	Var
<b>Orijinallik</b>	Var	<b>Tasarım</b>	Var	<b>İnşaat Yönetimi</b>	Var
<b>Malzeme</b>	Var	<b>Belge</b>	Var	<b>Mekanik Donatılar</b>	Var

		Dış Değerler			
<b>Sosyokültürel</b>	Var	<b>Estetik</b>	Var	<b>Sembolik</b>	Var
<b>Politik</b>	Var	<b>Eğitimi</b>	Var	<b>Hatıra</b>	Var
<b>Kimlik</b>	Var			<b>Enderlik</b>	Var

		Ekonomik Değerler			
<b>İşlev</b>	Var	<b>Pazar</b>	Var	<b>Yeniden Kullanım</b>	Var



# TTK Üzülmez Tahlisiye Vinci

Tarih  
Mayıs 2021

0089,Merkez,Zonguldak

<b>Yapım Yılı</b>	-	<b>Orijinal İşlevi</b>	Teknik Yapı	<b>Üretim Alanı</b>	Madencilik
<b>Sahibi</b>	TTK	<b>Mevcut İşlevi</b>	Teknik Yapı	<b>Ulaşım Sistemi</b>	Demiryolu/Karayolu
<b>Kullanıcısı</b>	TTK	<b>Mimar</b>		<b>Sektörü</b>	Kamu
<b>Yaptıran</b>		<b>Taşıyıcı Sistem</b>	Çelik	<b>Kapasitesi</b>	-
<b>İçerisindeki mekanik donatılar</b>	-				



## Değerlendirme

İç Değerler					
<b>Yaşı</b>	Yok	<b>Tarihsellik</b>	Var	<b>Teknik/Estetik</b>	Var
<b>Orijinallik</b>	Var	<b>Tasarım</b>	Var	<b>İnşaat Yönetimi</b>	Var
<b>Malzeme</b>	Var	<b>Belge</b>	Var	<b>Mekanik Donatılar</b>	Var

Dış Değerler					
<b>Sosyokültürel</b>	Var	<b>Estetik</b>	Var	<b>Sembolik</b>	Var
<b>Politik</b>	Var	<b>Eğitimi</b>	Var	<b>Hatıra</b>	Var
<b>Kimlik</b>	Var			<b>Enderlik</b>	Var

Ekonomik Değerler					
<b>İşlev</b>	Var	<b>Pazar</b>	Var	<b>Yeniden Kullanım</b>	Var

# TTK Üzülmez Vinç Binası

Tarih  
Mayıs 2021

0090,Merkez,Zonguldak

<b>Yapım Yılı</b>	-	<b>Orijinal İşlevi</b>	Teknik Yapı	<b>Üretim Alanı</b>	Madencilik
<b>Sahibi</b>	TTK	<b>Mevcut İşlevi</b>	Teknik Yapı	<b>Ulaşım Sistemi</b>	Demiryolu/Karayolu
<b>Kullanıcısı</b>	TTK	<b>Mimar</b>		<b>Sektörü</b>	Kamu
<b>Yaptıran</b>		<b>Taşıyıcı Sistem</b>	Betonarme	<b>Kapasitesi</b>	-
<b>İçerisindeki mekanik donatılar</b>	-				



## Değerlendirme

		İç Değerler			
<b>Yaşı</b>	Var	<b>Tarihsellik</b>	Yok	<b>Teknik/Estetik</b>	Var
<b>Orijinallik</b>	Var	<b>Tasarım</b>	Yok	<b>İnşaat Yönetimi</b>	Var
<b>Malzeme</b>	Yok	<b>Belge</b>	Var	<b>Mekanik Donatılar</b>	Yok

		Dış Değerler			
<b>Sosyokültürel</b>	Var	<b>Estetik</b>	Yok	<b>Sembolik</b>	Var
<b>Politik</b>	Yok	<b>Eğitimi</b>	Var	<b>Hatıra</b>	Var
<b>Kimlik</b>	Var			<b>Enderlik</b>	Var

		Ekonomik Değerler			
<b>İşlev</b>	Var	<b>Pazar</b>	Var	<b>Yeniden Kullanım</b>	Var



# TTK Üzülmez Kompresör Binası

Tarih  
Mayıs 2021

0091,Merkez,Zonguldak

<b>Yapım Yılı</b>	-	<b>Orijinal İşlevi</b>	Teknik Yapı	<b>Üretim Alanı</b>	Madencilik
<b>Sahibi</b>	TTK	<b>Mevcut İşlevi</b>	Teknik Yapı	<b>Ulaşım Sistemi</b>	Demiryolu/Karayolu
<b>Kullanıcısı</b>	TTK	<b>Mimar</b>		<b>Sektörü</b>	Kamu
<b>Yaptıran</b>		<b>Taşıyıcı Sistem</b>	Çelik	<b>Kapasitesi</b>	-
<b>İçerisindeki mekanik donatılar</b>	-				



## Değerlendirme

		İç Değerler			
<b>Yaşı</b>	Yok	<b>Tarihsellik</b>	Var	<b>Teknik/Estetik</b>	Var
<b>Orijinallik</b>	Var	<b>Tasarım</b>	Var	<b>İnşaat Yönetimi</b>	Var
<b>Malzeme</b>	Var	<b>Belge</b>	Var	<b>Mekanik Donatılar</b>	Yok

		Dış Değerler			
<b>Sosyokültürel</b>	Var	<b>Estetik</b>	Var	<b>Sembolik</b>	Yok
<b>Politik</b>	Var	<b>Eğitimi</b>	Var	<b>Hatıra</b>	Var
<b>Kimlik</b>	Var			<b>Enderlik</b>	Yok

		Ekonomik Değerler			
<b>İşlev</b>	Var	<b>Pazar</b>	Var	<b>Yeniden Kullanım</b>	Var

# TTK Üzülmez Asma Lavuarı

Tarih  
Mayıs 2021

0092,Merkez,Zonguldak

<b>Yapım Yılı</b>	-	<b>Orijinal İşlevi</b>	Teknik Yapı	<b>Üretim Alanı</b>	Madencilik
<b>Sahibi</b>	TTK	<b>Mevcut İşlevi</b>	Teknik Yapı	<b>Ulaşım Sistemi</b>	Demiryolu/Karayolu
<b>Kullanıcısı</b>	TTK	<b>Mimar</b>		<b>Sektörü</b>	Kamu
<b>Yaptıran</b>		<b>Taşıyıcı Sistem</b>	Çelik	<b>Kapasitesi</b>	-
<b>İçerisindeki mekanik donatılar</b>	-				



## Değerlendirme

		İç Değerler			
<b>Yaşı</b>	Yok	<b>Tarihsellik</b>	Yok	<b>Teknik/Estetik</b>	Yok
<b>Orijinallik</b>	Var	<b>Tasarım</b>	Var	<b>İnşaat Yönetimi</b>	Var
<b>Malzeme</b>	Yok	<b>Belge</b>	Var	<b>Mekanik Donatılar</b>	Yok

		Dış Değerler			
<b>Sosyokültürel</b>	Var	<b>Estetik</b>	Yok	<b>Sembolik</b>	Var
<b>Politik</b>	Yok	<b>Eğitimi</b>	Var	<b>Hatıra</b>	Var
<b>Kimlik</b>	Var			<b>Enderlik</b>	Yok

		Ekonomik Değerler			
<b>İşlev</b>	Var	<b>Pazar</b>	Var	<b>Yeniden Kullanım</b>	Var



# Uzun Mehmet Anıtı

Tarih  
Mayıs 2021

0093,Merkez,Zonguldak

<b>Yapım Yılı</b>	1973	<b>Orijinal İşlevi</b>	Anma Anıtı	<b>Üretim Alanı</b>	-
<b>Sahibi</b>	TTK	<b>Mevcut İşlevi</b>	Anma Anıtı	<b>Ulaşım Sistemi</b>	-
<b>Kullanıcısı</b>	TTK	<b>Mimar</b>		<b>Sektörü</b>	-
<b>Yaptıran</b>		<b>Taşıyıcı Sistem</b>	Karma	<b>Kapasitesi</b>	-
<b>İçerisindeki mekanik donatılar</b>	-				



## Değerlendirme

		İç Değerler			
<b>Yaşı</b>	Var	<b>Tarihsellik</b>	Yok	<b>Teknik/Estetik</b>	Var
<b>Orijinallik</b>	Var	<b>Tasarım</b>	Var	<b>İnşaat Yönetimi</b>	Var
<b>Malzeme</b>	Var	<b>Belge</b>	Var	<b>Mekanik Donatılar</b>	Yok

		Dış Değerler			
<b>Sosyokültürel</b>	Var	<b>Estetik</b>	Var	<b>Sembolik</b>	Var
<b>Politik</b>	Var	<b>Eğitimi</b>	Var	<b>Hatıra</b>	Var
<b>Kimlik</b>	Var			<b>Enderlik</b>	Yok

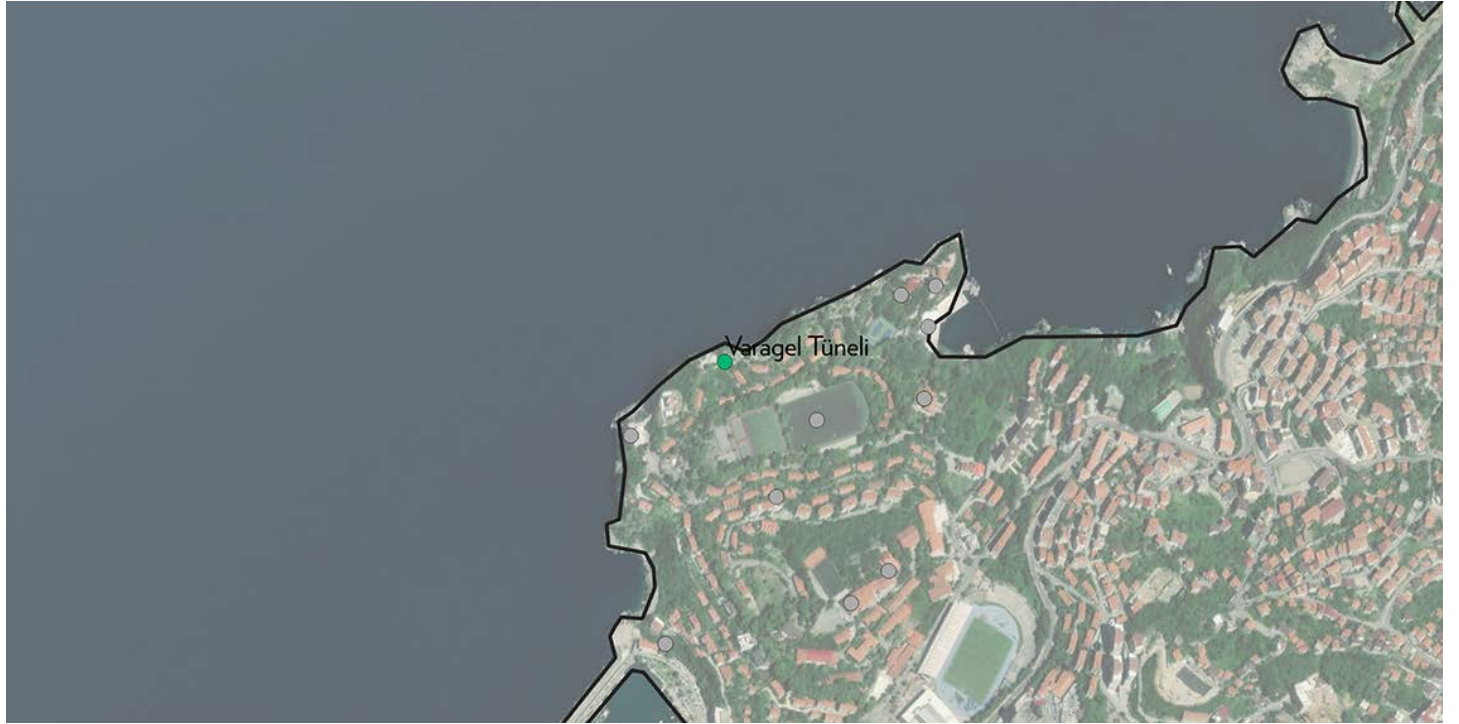
		Ekonomik Değerler			
<b>İşlev</b>	Var	<b>Pazar</b>	Var	<b>Yeniden Kullanım</b>	Var

# Varagel Tüneli

Tarih  
Mayıs 2021

0094,Merkez,Zonguldak

<b>Yapım Yılı</b>	1942	<b>Orijinal İşlevi</b>	Teknik Yapı	<b>Üretim Alanı</b>	-
<b>Sahibi</b>	TTK	<b>Mevcut İşlevi</b>	Yok	<b>Ulaşım Sistemi</b>	-
<b>Kullanıcısı</b>	TTK	<b>Mimar</b>		<b>Sektörü</b>	-
<b>Yaptıran</b>		<b>Taşıyıcı Sistem</b>	Yığma	<b>Kapasitesi</b>	-
<b>İçerisindeki mekanik donatılar</b>	-				



## Değerlendirme

İç Değerler					
<b>Yaşı</b>	Yok	<b>Tarihsellik</b>	Var	<b>Teknik/Estetik</b>	Var
<b>Orijinallik</b>	Yok	<b>Tasarım</b>	Var	<b>İnşaat Yönetimi</b>	Var
<b>Malzeme</b>	Var	<b>Belge</b>	Var	<b>Mekanik Donatılar</b>	Yok

Dış Değerler					
<b>Sosyokültürel</b>	Var	<b>Estetik</b>	Var	<b>Sembolik</b>	Var
<b>Politik</b>	Var	<b>Eğitimi</b>	Var	<b>Hatıra</b>	Var
<b>Kimlik</b>	Var			<b>Enderlik</b>	Var

Ekonomik Değerler					
<b>İşlev</b>	Var	<b>Pazar</b>	Var	<b>Yeniden Kullanım</b>	Var

# Maden Şehitleri Anıtı

Tarih  
Mayıs 2021

0095,Merkez,Zonguldak

Yapım Yılı	2003	Orijinal İşlevi	Anıt	Üretim Alanı	-
Sahibi	TTK	Mevcut İşlevi	Anıt	Ulaşım Sistemi	-
Kullanıcısı	TTK	Mimar		Sektörü	-
Yaptıran		Taşıyıcı Sistem	Karma	Kapasitesi	-
İçerisindeki mekanik donatılar	-				



## Değerlendirme

İç Değerler					
Yaşı	Yok	Tarihsellik	Var	Teknik/Estetik	Var
Orijinallik	Yok	Tasarım	Var	İnşaat Yönetimi	Var
Malzeme	Var	Belge	Var	Mekanik Donatılar	Yok

Dış Değerler					
Sosyokültürel	Var	Estetik	Var	Sembolik	Var
Politik	Var	Eğitimi	Var	Hatıra	Var
Kimlik	Var			Enderlik	Var

Ekonomik Değerler					
İşlev	Var	Pazar	Var	Yeniden Kullanım	Var

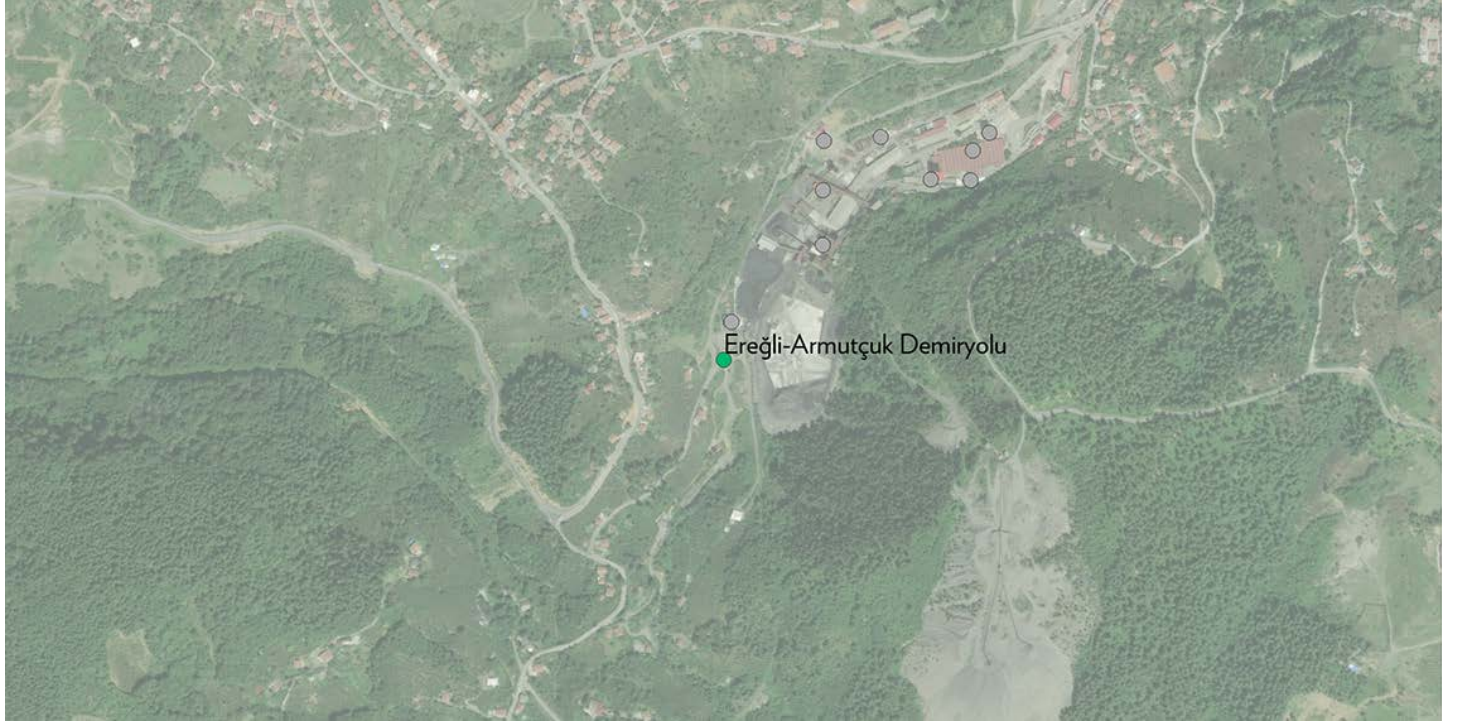


# Ereğli-Armutçuk Demiryolu

Tarih  
Mayıs 2021

0096,Ereğli,Zonguldak

<b>Yapım Yılı</b>	1927	<b>Orijinal İşlevi</b>	Demiryolu	<b>Üretim Alanı</b>	-
<b>Sahibi</b>	TTK	<b>Mevcut İşlevi</b>	Demiryolu	<b>Ulaşım Sistemi</b>	-
<b>Kullanıcısı</b>	TTK	<b>Mimar</b>		<b>Sektörü</b>	-
<b>Yaptıran</b>		<b>Taşıyıcı Sistem</b>	Çelik	<b>Kapasitesi</b>	-
<b>İçerisindeki mekanik donatılar</b>	-				



## Değerlendirme

		İç Değerler			
<b>Yaşı</b>	Yok	<b>Tarihsellik</b>	Yok	<b>Teknik/Estetik</b>	Var
<b>Orijinallik</b>	Var	<b>Tasarım</b>	Yok	<b>İnşaat Yönetimi</b>	Var
<b>Malzeme</b>	Yok	<b>Belge</b>	Var	<b>Mekanik Donatılar</b>	Yok

		Dış Değerler			
<b>Sosyokültürel</b>	Var	<b>Estetik</b>	Yok	<b>Sembolik</b>	Yok
<b>Politik</b>	Yok	<b>Eğitim</b>	Var	<b>Hatıra</b>	Var
<b>Kimlik</b>	Var			<b>Enderlik</b>	Yok

		Ekonomik Değerler			
<b>İşlev</b>	Var	<b>Pazar</b>	Var	<b>Yeniden Kullanım</b>	Var



# Armutçuk Tren İstasyonu

Tarih  
Mayıs 2021

0097,Ereğli,Zonguldak

<b>Yapım Yılı</b>	1927	<b>Orijinal İşlevi</b>	Tren İstasyonu	<b>Üretim Alanı</b>	-
<b>Sahibi</b>	TTK	<b>Mevcut İşlevi</b>	Tren İstasyonu	<b>Ulaşım Sistemi</b>	-
<b>Kullanıcısı</b>	TTK	<b>Mimar</b>		<b>Sektörü</b>	-
<b>Yaptıran</b>		<b>Taşıyıcı Sistem</b>	Yığma, taş	<b>Kapasitesi</b>	-
<b>İçerisindeki mekanik donatılar</b>	-				



## Değerlendirme

		İç Değerler			
<b>Yaşı</b>	Var	<b>Tarihsellik</b>	Yok	<b>Teknik/Estetik</b>	Yok
<b>Orijinallik</b>	Var	<b>Tasarım</b>	Yok	<b>İnşaat Yönetimi</b>	Var
<b>Malzeme</b>	Yok	<b>Belge</b>	Var	<b>Mekanik Donatılar</b>	Yok

		Dış Değerler			
<b>Sosyokültürel</b>	Var	<b>Estetik</b>	Yok	<b>Sembolik</b>	Yok
<b>Politik</b>	Yok	<b>Eğitimi</b>	Var	<b>Hatıra</b>	Var
<b>Kimlik</b>	Var			<b>Enderlik</b>	Yok

		Ekonomik Değerler			
<b>İşlev</b>	Var	<b>Pazar</b>	Var	<b>Yeniden Kullanım</b>	Var

# TTK Armutçuk İşletmesi

Tarih  
Mayıs 2021

0098,Ereğli,Zonguldak

<b>Yapım Yılı</b>	-	<b>Orijinal İşlevi</b>	Teknik Yapı	<b>Üretim Alanı</b>	Madencilik
<b>Sahibi</b>	TTK	<b>Mevcut İşlevi</b>	Teknik Yapı	<b>Ulaşım Sistemi</b>	Karayolu
<b>Kullanıcısı</b>	TTK	<b>Mimar</b>		<b>Sektörü</b>	Kamu
<b>Yaptıran</b>		<b>Taşıyıcı Sistem</b>	Karma	<b>Kapasitesi</b>	-
<b>İçerisindeki mekanik donatılar</b>	-				



## Değerlendirme

		İç Değerler			
<b>Yaşı</b>	Var	<b>Tarihsellik</b>	Yok	<b>Teknik/Estetik</b>	Yok
<b>Orijinallik</b>	Var	<b>Tasarım</b>	Yok	<b>İnşaat Yönetimi</b>	Var
<b>Malzeme</b>	Yok	<b>Belge</b>	Var	<b>Mekanik Donatılar</b>	Yok

		Dış Değerler			
<b>Sosyokültürel</b>	Var	<b>Estetik</b>	Yok	<b>Sembolik</b>	Yok
<b>Politik</b>	Yok	<b>Eğitimi</b>	Var	<b>Hatıra</b>	Var
<b>Kimlik</b>	Var			<b>Enderlik</b>	Yok

		Ekonomik Değerler			
<b>İşlev</b>	Var	<b>Pazar</b>	Var	<b>Yeniden Kullanım</b>	Var



# TTK Armutçuk İhraç Vinci

Tarih  
Mayıs 2021

0099,Ereğli,Zonguldak

<b>Yapım Yılı</b>	-	<b>Orijinal İşlevi</b>	Teknik Yapı	<b>Üretim Alanı</b>	Madencilik
<b>Sahibi</b>	TTK	<b>Mevcut İşlevi</b>	Teknik Yapı	<b>Ulaşım Sistemi</b>	Karayolu
<b>Kullanıcısı</b>	TTK	<b>Mimar</b>		<b>Sektörü</b>	Kamu
<b>Yaptıran</b>		<b>Taşıyıcı Sistem</b>	Çelik	<b>Kapasitesi</b>	-
<b>İçerisindeki mekanik donatılar</b>	-				



## Değerlendirme

		İç Değerler			
<b>Yaşı</b>	Var	<b>Tarihsellik</b>	Yok	<b>Teknik/Estetik</b>	Yok
<b>Orijinallik</b>	Var	<b>Tasarım</b>	Yok	<b>İnşaat Yönetimi</b>	Var
<b>Malzeme</b>	Yok	<b>Belge</b>	Var	<b>Mekanik Donatılar</b>	Yok

		Dış Değerler			
<b>Sosyokültürel</b>	Var	<b>Estetik</b>	Yok	<b>Sembolik</b>	Yok
<b>Politik</b>	Yok	<b>Eğitimi</b>	Var	<b>Hatıra</b>	Var
<b>Kimlik</b>	Var			<b>Enderlik</b>	Yok

		Ekonomik Değerler			
<b>İşlev</b>	Var	<b>Pazar</b>	Var	<b>Yeniden Kullanım</b>	Var

# TTK Armutçuk Kompresör Binası

Tarih  
Mayıs 2021

0100,Ereğli,Zonguldak

<b>Yapım Yılı</b>	-	<b>Orijinal İşlevi</b>	Teknik Yapı	<b>Üretim Alanı</b>	Madencilik
<b>Sahibi</b>	TTK	<b>Mevcut İşlevi</b>	Teknik Yapı	<b>Ulaşım Sistemi</b>	Karayolu
<b>Kullanıcısı</b>	TTK	<b>Mimar</b>		<b>Sektörü</b>	Kamu
<b>Yaptıran</b>		<b>Taşıyıcı Sistem</b>	Çelik	<b>Kapasitesi</b>	-
<b>İçerisindeki mekanik donatılar</b>	-				



## Değerlendirme

		İç Değerler			
<b>Yaşı</b>	Var	<b>Tarihsellik</b>	Var	<b>Teknik/Estetik</b>	Var
<b>Orijinallik</b>	Var	<b>Tasarım</b>	Var	<b>İnşaat Yönetimi</b>	Var
<b>Malzeme</b>	Var	<b>Belge</b>	Var	<b>Mekanik Donatılar</b>	Var

		Dış Değerler			
<b>Sosyokültürel</b>	Var	<b>Estetik</b>	Var	<b>Sembolik</b>	Var
<b>Politik</b>	Var	<b>Eğitimi</b>	Var	<b>Hatıra</b>	Var
<b>Kimlik</b>	Var			<b>Enderlik</b>	Var

		Ekonomik Değerler			
<b>İşlev</b>	Yok	<b>Pazar</b>	Var	<b>Yeniden Kullanım</b>	Yok



# TTK Armutçuk Tertip Binası

Tarih  
Mayıs 2021

0101,Ereğli,Zonguldak

<b>Yapım Yılı</b>	-	<b>Orijinal İşlevi</b>	Teknik Yapı	<b>Üretim Alanı</b>	Madencilik
<b>Sahibi</b>	TTK	<b>Mevcut İşlevi</b>	Teknik Yapı	<b>Ulaşım Sistemi</b>	Karayolu
<b>Kullanıcısı</b>	TTK	<b>Mimar</b>		<b>Sektörü</b>	Kamu
<b>Yaptıran</b>		<b>Taşıyıcı Sistem</b>	Betonarme	<b>Kapasitesi</b>	-
<b>İçerisindeki mekanik donatılar</b>	-				



## Değerlendirme

		İç Değerler			
<b>Yaşı</b>	Var	<b>Tarihsellik</b>	Yok	<b>Teknik/Estetik</b>	Var
<b>Orijinallik</b>	Var	<b>Tasarım</b>	Var	<b>İnşaat Yönetimi</b>	Var
<b>Malzeme</b>	Var	<b>Belge</b>	Var	<b>Mekanik Donatılar</b>	Var

		Dış Değerler			
<b>Sosyokültürel</b>	Var	<b>Estetik</b>	Var	<b>Sembolik</b>	Var
<b>Politik</b>	Yok	<b>Eğitimi</b>	Var	<b>Hatıra</b>	Var
<b>Kimlik</b>	Var			<b>Enderlik</b>	Var

		Ekonomik Değerler			
<b>İşlev</b>	Var	<b>Pazar</b>	Var	<b>Yeniden Kullanım</b>	Var

# TTK Armutçuk İşletme Müdürlüğü

Tarih  
Mayıs 2021

0102,Ereğli,Zonguldak

<b>Yapım Yılı</b>	-	<b>Orijinal İşlevi</b>	Teknik Yapı	<b>Üretim Alanı</b>	Madencilik
<b>Sahibi</b>	TTK	<b>Mevcut İşlevi</b>	Teknik Yapı	<b>Ulaşım Sistemi</b>	Karayolu
<b>Kullanıcısı</b>	TTK	<b>Mimar</b>		<b>Sektörü</b>	Kamu
<b>Yaptıran</b>		<b>Taşıyıcı Sistem</b>	Betonarme	<b>Kapasitesi</b>	-
<b>İçerisindeki mekanik donatılar</b>	-				



## Değerlendirme

		İç Değerler			
<b>Yaşı</b>	Yok	<b>Tarihsellik</b>	Var	<b>Teknik/Estetik</b>	Var
<b>Orijinallik</b>	Var	<b>Tasarım</b>	Var	<b>İnşaat Yönetimi</b>	Var
<b>Malzeme</b>	Var	<b>Belge</b>	Var	<b>Mekanik Donatılar</b>	Var

		Dış Değerler			
<b>Sosyokültürel</b>	Var	<b>Estetik</b>	Var	<b>Sembolik</b>	Var
<b>Politik</b>	Var	<b>Eğitimi</b>	Var	<b>Hatıra</b>	Var
<b>Kimlik</b>	Var			<b>Enderlik</b>	Var

		Ekonomik Değerler			
<b>İşlev</b>	Var	<b>Pazar</b>	Var	<b>Yeniden Kullanım</b>	Var



# TTK Armutçuk Lavuarı

Tarih  
Mayıs 2021

0103,Ereğli,Zonguldak

<b>Yapım Yılı</b>	-	<b>Orijinal İşlevi</b>	Teknik Yapı	<b>Üretim Alanı</b>	Madencilik
<b>Sahibi</b>	TTK	<b>Mevcut İşlevi</b>	Teknik Yapı	<b>Ulaşım Sistemi</b>	Karayolu
<b>Kullanıcısı</b>	TTK	<b>Mimar</b>		<b>Sektörü</b>	Kamu
<b>Yaptıran</b>		<b>Taşıyıcı Sistem</b>	Tuğla	<b>Kapasitesi</b>	-
<b>İçerisindeki mekanik donatılar</b>	-				



## Değerlendirme

İç Değerler					
<b>Yaşı</b>	Yok	<b>Tarihsellik</b>	Var	<b>Teknik/Estetik</b>	Var
<b>Orijinallik</b>	Var	<b>Tasarım</b>	Var	<b>İnşaat Yönetimi</b>	Var
<b>Malzeme</b>	Var	<b>Belge</b>	Var	<b>Mekanik Donatılar</b>	Var

Dış Değerler					
<b>Sosyokültürel</b>	Var	<b>Estetik</b>	Var	<b>Sembolik</b>	Var
<b>Politik</b>	Var	<b>Eğitimi</b>	Var	<b>Hatıra</b>	Var
<b>Kimlik</b>	Var			<b>Enderlik</b>	Var

Ekonomik Değerler					
<b>İşlev</b>	Var	<b>Pazar</b>	Var	<b>Yeniden Kullanım</b>	Var

# TTK Armutçuk Trafo Binası

Tarih  
Mayıs 2021

0104,Ereğli,Zonguldak

<b>Yapım Yılı</b>	-	<b>Orijinal İşlevi</b>	Teknik Yapı	<b>Üretim Alanı</b>	Madencilik
<b>Sahibi</b>	TTK	<b>Mevcut İşlevi</b>	Teknik Yapı	<b>Ulaşım Sistemi</b>	Karayolu
<b>Kullanıcısı</b>	TTK	<b>Mimar</b>		<b>Sektörü</b>	Kamu
<b>Yaptıran</b>		<b>Taşıyıcı Sistem</b>	Betonarme	<b>Kapasitesi</b>	-
<b>İçerisindeki mekanik donatılar</b>	-				



## Değerlendirme

İç Değerler					
<b>Yaşı</b>	Var	<b>Tarihsellik</b>	Yok	<b>Teknik/Estetik</b>	Var
<b>Orijinallik</b>	Var	<b>Tasarım</b>	Yok	<b>İnşaat Yönetimi</b>	Var
<b>Malzeme</b>	Yok	<b>Belge</b>	Var	<b>Mekanik Donatılar</b>	Yok

Dış Değerler					
<b>Sosyokültürel</b>	Var	<b>Estetik</b>	Yok	<b>Sembolik</b>	Var
<b>Politik</b>	Yok	<b>Eğitimi</b>	Var	<b>Hatıra</b>	Var
<b>Kimlik</b>	Var			<b>Enderlik</b>	Var

Ekonomik Değerler					
<b>İşlev</b>	Var	<b>Pazar</b>	Var	<b>Yeniden Kullanım</b>	Var



# TTK Armutçuk Maden Girişi

Tarih  
Mayıs 2021

0105,Ereğli,Zonguldak

<b>Yapım Yılı</b>	-	<b>Orijinal İşlevi</b>	Teknik Yapı	<b>Üretim Alanı</b>	Madencilik
<b>Sahibi</b>	TTK	<b>Mevcut İşlevi</b>	Teknik Yapı	<b>Ulaşım Sistemi</b>	Karayolu
<b>Kullanıcısı</b>	TTK	<b>Mimar</b>		<b>Sektörü</b>	Kamu
<b>Yaptıran</b>		<b>Taşıyıcı Sistem</b>	Yığma	<b>Kapasitesi</b>	-
<b>İçerisindeki mekanik donatılar</b>	-				



## Değerlendirme

		İç Değerler			
<b>Yaşı</b>	Yok	<b>Tarihsellik</b>	Var	<b>Teknik/Estetik</b>	Var
<b>Orijinallik</b>	Var	<b>Tasarım</b>	Var	<b>İnşaat Yönetimi</b>	Var
<b>Malzeme</b>	Var	<b>Belge</b>	Var	<b>Mekanik Donatılar</b>	Yok

		Dış Değerler			
<b>Sosyokültürel</b>	Var	<b>Estetik</b>	Var	<b>Sembolik</b>	Yok
<b>Politik</b>	Var	<b>Eğitimi</b>	Var	<b>Hatıra</b>	Var
<b>Kimlik</b>	Var			<b>Enderlik</b>	Yok

		Ekonomik Değerler			
<b>İşlev</b>	Var	<b>Pazar</b>	Var	<b>Yeniden Kullanım</b>	Var

# Aşağı Kandilli

Tarih  
Mayıs 2021

0106,Ereğli,Zonguldak

<b>Yapım Yılı</b>	1860	<b>Orijinal İşlevi</b>	Teknik Yapı	<b>Üretim Alanı</b>	Madencilik
<b>Sahibi</b>	TTK	<b>Mevcut İşlevi</b>	Teknik Yapı	<b>Ulaşım Sistemi</b>	Deniz/Karayolu
<b>Kullanıcısı</b>	TTK	<b>Mimar</b>		<b>Sektörü</b>	Kamu
<b>Yaptıran</b>		<b>Taşıyıcı Sistem</b>	Karma	<b>Kapasitesi</b>	-
<b>İçerisindeki mekanik donatılar</b>	-				



## Değerlendirme

İç Değerler					
<b>Yaşı</b>	Yok	<b>Tarihsellik</b>	Yok	<b>Teknik/Estetik</b>	Yok
<b>Orijinallik</b>	Var	<b>Tasarım</b>	Var	<b>İnşaat Yönetimi</b>	Var
<b>Malzeme</b>	Yok	<b>Belge</b>	Var	<b>Mekanik Donatılar</b>	Yok

Dış Değerler					
<b>Sosyokültürel</b>	Var	<b>Estetik</b>	Yok	<b>Sembolik</b>	Var
<b>Politik</b>	Yok	<b>Eğitimi</b>	Var	<b>Hatıra</b>	Var
<b>Kimlik</b>	Var			<b>Enderlik</b>	Yok

Ekonomik Değerler					
<b>İşlev</b>	Var	<b>Pazar</b>	Var	<b>Yeniden Kullanım</b>	Var

# Kandilli Varagel İstasyonu

Tarih  
Mayıs 2021

0107,Ereğli,Zonguldak

<b>Yapım Yılı</b>	1860	<b>Orijinal İşlevi</b>	Varagel	<b>Üretim Alanı</b>	Madencilik
<b>Sahibi</b>	TTK	<b>Mevcut İşlevi</b>	Teknik Yapı	<b>Ulaşım Sistemi</b>	Deniz/Karayolu
<b>Kullanıcısı</b>	TTK	<b>Mimar</b>		<b>Sektörü</b>	Kamu
<b>Yaptıran</b>		<b>Taşıyıcı Sistem</b>	Çelik	<b>Kapasitesi</b>	-
<b>İçerisindeki mekanik donatılar</b>	-				



## Değerlendirme

İç Değerler					
<b>Yaşı</b>	Var	<b>Tarihsellik</b>	Yok	<b>Teknik/Estetik</b>	Var
<b>Orijinallik</b>	Var	<b>Tasarım</b>	Var	<b>İnşaat Yönetimi</b>	Var
<b>Malzeme</b>	Var	<b>Belge</b>	Var	<b>Mekanik Donatılar</b>	Yok

Dış Değerler					
<b>Sosyokültürel</b>	Var	<b>Estetik</b>	Var	<b>Sembolik</b>	Var
<b>Politik</b>	Var	<b>Eğitimi</b>	Var	<b>Hatıra</b>	Var
<b>Kimlik</b>	Var			<b>Enderlik</b>	Yok

Ekonomik Değerler					
<b>İşlev</b>	Var	<b>Pazar</b>	Var	<b>Yeniden Kullanım</b>	Var



# Kandilli Finüküler

Tarih  
Mayıs 2021

0108,Ereğli,Zonguldak

<b>Yapım Yılı</b>	1860	<b>Orijinal İşlevi</b>	Varagel	<b>Üretim Alanı</b>	Madencilik
<b>Sahibi</b>	TTK	<b>Mevcut İşlevi</b>	Teknik Yapı	<b>Ulaşım Sistemi</b>	Deniz/Karayolu
<b>Kullanıcısı</b>	TTK	<b>Mimar</b>		<b>Sektörü</b>	Kamu
<b>Yaptıran</b>		<b>Taşıyıcı Sistem</b>	Çelik	<b>Kapasitesi</b>	-
<b>İçerisindeki mekanik donatılar</b>	-				



## Değerlendirme

İç Değerler					
<b>Yaşı</b>	Yok	<b>Tarihsellik</b>	Var	<b>Teknik/Estetik</b>	Var
<b>Orijinallik</b>	Yok	<b>Tasarım</b>	Var	<b>İnşaat Yönetimi</b>	Var
<b>Malzeme</b>	Var	<b>Belge</b>	Var	<b>Mekanik Donatılar</b>	Yok

Dış Değerler					
<b>Sosyokültürel</b>	Var	<b>Estetik</b>	Var	<b>Sembolik</b>	Var
<b>Politik</b>	Var	<b>Eğitimi</b>	Var	<b>Hatıra</b>	Var
<b>Kimlik</b>	Var			<b>Enderlik</b>	Var

Ekonomik Değerler					
<b>İşlev</b>	Var	<b>Pazar</b>	Var	<b>Yeniden Kullanım</b>	Var

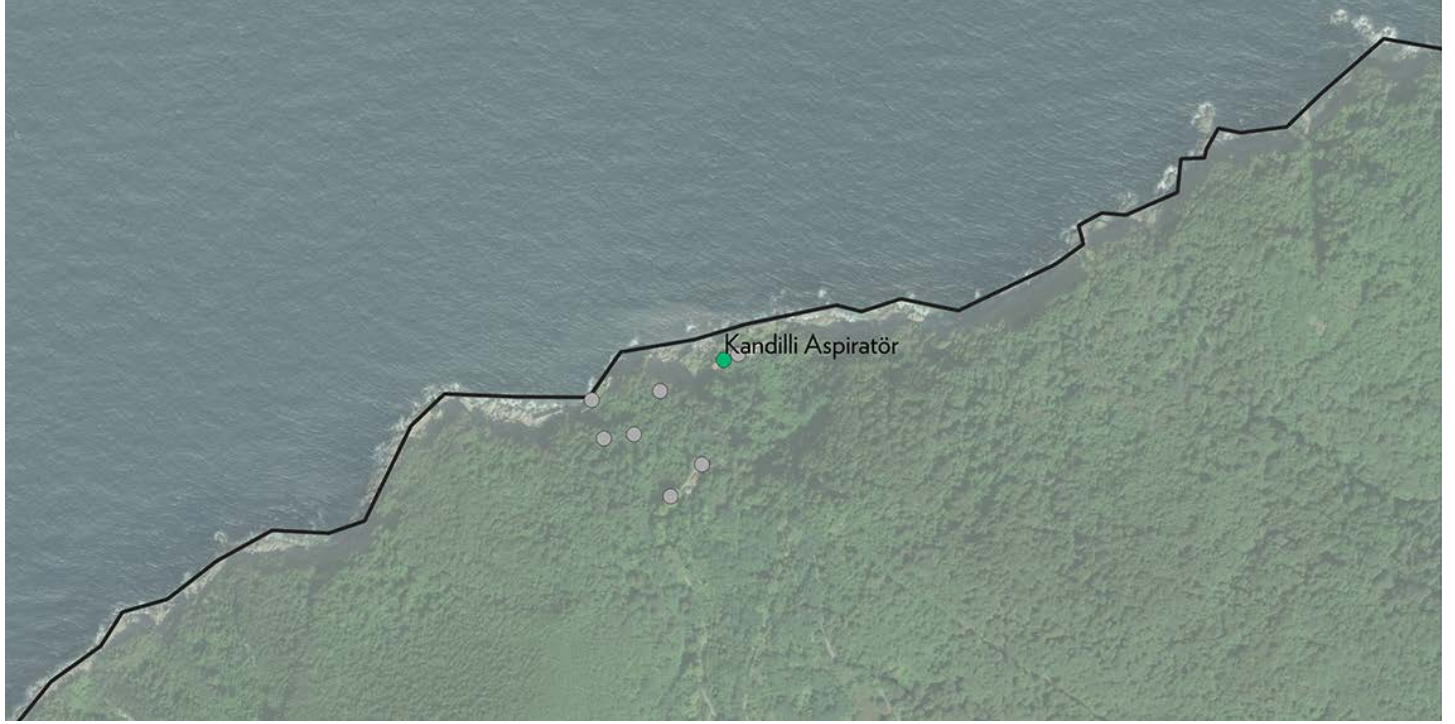


# Kandilli Aspiratör

Tarih  
Mayıs 2021

0109,Ereğli,Zonguldak

<b>Yapım Yılı</b>	1860	<b>Orijinal İşlevi</b>	Teknik Yapı	<b>Üretim Alanı</b>	Madencilik
<b>Sahibi</b>	TTK	<b>Mevcut İşlevi</b>	Teknik Yapı	<b>Ulaşım Sistemi</b>	Deniz/Karayolu
<b>Kullanıcısı</b>	TTK	<b>Mimar</b>		<b>Sektörü</b>	Kamu
<b>Yaptıran</b>		<b>Taşıyıcı Sistem</b>	Betonarme	<b>Kapasitesi</b>	-
<b>İçerisindeki mekanik donatılar</b>	-				



## Değerlendirme

		İç Değerler			
<b>Yaşı</b>	Var	<b>Tarihsellik</b>	Var	<b>Teknik/Estetik</b>	Yok
<b>Orijinallik</b>	Var	<b>Tasarım</b>	Yok	<b>İnşaat Yönetimi</b>	Yok
<b>Malzeme</b>	Yok	<b>Belge</b>	Yok	<b>Mekanik Donatılar</b>	Yok

		Dış Değerler			
<b>Sosyokültürel</b>	Var	<b>Estetik</b>	Var	<b>Sembolik</b>	Yok
<b>Politik</b>	Yok	<b>Eğitimi</b>	Yok	<b>Hatıra</b>	Var
<b>Kimlik</b>	Yok			<b>Enderlik</b>	Var

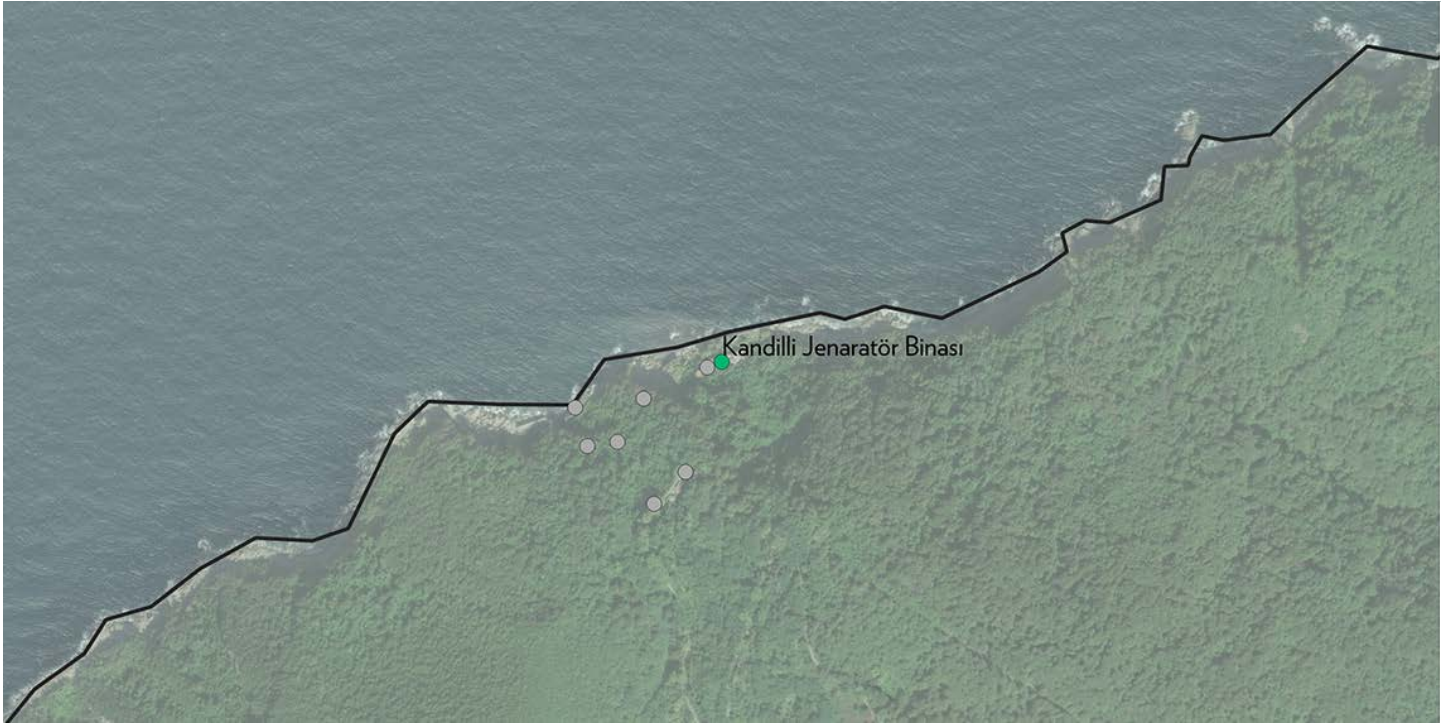
		Ekonomik Değerler			
<b>İşlev</b>	Var	<b>Pazar</b>	Yok	<b>Yeniden Kullanım</b>	Var

# Kandilli Jenaratör Binası

Tarih  
Mayıs 2021

0110,Ereğli,Zonguldak

<b>Yapım Yılı</b>	1860	<b>Orijinal İşlevi</b>	Teknik Yapı	<b>Üretim Alanı</b>	Madencilik
<b>Sahibi</b>	TTK	<b>Mevcut İşlevi</b>	Teknik Yapı	<b>Ulaşım Sistemi</b>	Deniz/Karayolu
<b>Kullanıcısı</b>	TTK	<b>Mimar</b>		<b>Sektörü</b>	Kamu
<b>Yaptıran</b>		<b>Taşıyıcı Sistem</b>	Betonarme	<b>Kapasitesi</b>	-
<b>İçerisindeki mekanik donatılar</b>	-				



## Değerlendirme

		İç Değerler			
<b>Yaşı</b>	Var	<b>Tarihsellik</b>	Var	<b>Teknik/Estetik</b>	Var
<b>Orijinallik</b>	Var	<b>Tasarım</b>	Yok	<b>İnşaat Yönetimi</b>	Yok
<b>Malzeme</b>	Yok	<b>Belge</b>	Var	<b>Mekanik Donatılar</b>	Yok

		Dış Değerler			
<b>Sosyokültürel</b>	Var	<b>Estetik</b>	Yok	<b>Sembolik</b>	Var
<b>Politik</b>	Var	<b>Eğitimi</b>	Var	<b>Hatıra</b>	Var
<b>Kimlik</b>	Var			<b>Enderlik</b>	Yok

		Ekonomik Değerler			
<b>İşlev</b>	Var	<b>Pazar</b>	Var	<b>Yeniden Kullanım</b>	Var

# Kandilli Tünel

Tarih  
Mayıs 2021

011,Ereğli,Zonguldak

<b>Yapım Yılı</b>	1860	<b>Orijinal İşlevi</b>	Teknik Yapı	<b>Üretim Alanı</b>	Madencilik
<b>Sahibi</b>	TTK	<b>Mevcut İşlevi</b>	Teknik Yapı	<b>Ulaşım Sistemi</b>	Deniz/Karayolu
<b>Kullanıcısı</b>	TTK	<b>Mimar</b>		<b>Sektörü</b>	Kamu
<b>Yaptıran</b>		<b>Taşıyıcı Sistem</b>	Yığma	<b>Kapasitesi</b>	-
<b>İçerisindeki mekanik donatılar</b>	-				



## Değerlendirme

İç Değerler					
<b>Yaşı</b>	Var	<b>Tarihsellik</b>	Var	<b>Teknik/Estetik</b>	Var
<b>Orijinallik</b>	Var	<b>Tasarım</b>	Yok	<b>İnşaat Yönetimi</b>	Var
<b>Malzeme</b>	Yok	<b>Belge</b>	Var	<b>Mekanik Donatılar</b>	Yok

Dış Değerler					
<b>Sosyokültürel</b>	Var	<b>Estetik</b>	Yok	<b>Sembolik</b>	Yok
<b>Politik</b>	Var	<b>Eğitimi</b>	Var	<b>Hatıra</b>	Var
<b>Kimlik</b>	Var			<b>Enderlik</b>	Yok

Ekonomik Değerler					
<b>İşlev</b>	Var	<b>Pazar</b>	Var	<b>Yeniden Kullanım</b>	Var



# Kandilli Yükleme Limanı

Tarih  
Mayıs 2021

0112,Ereğli,Zonguldak

<b>Yapım Yılı</b>	1860	<b>Orijinal İşlevi</b>	Teknik Yapı	<b>Üretim Alanı</b>	Madencilik
<b>Sahibi</b>	TTK	<b>Mevcut İşlevi</b>	Teknik Yapı	<b>Ulaşım Sistemi</b>	Deniz/Karayolu
<b>Kullanıcısı</b>	TTK	<b>Mimar</b>		<b>Sektörü</b>	Kamu
<b>Yaptıran</b>		<b>Taşıyıcı Sistem</b>	Yığma	<b>Kapasitesi</b>	-
<b>İçerisindeki mekanik donatılar</b>	-				



## Değerlendirme

İç Değerler		
<b>Yaşı</b>	<b>Tarihsellik</b>	<b>Teknik/Estetik</b>
<b>Orijinallik</b>	<b>Tasarım</b>	<b>İnşaat Yönetimi</b>
<b>Malzeme</b>	<b>Belge</b>	<b>Mekanik Donatılar</b>

Dış Değerler		
<b>Sosyokültürel</b>	<b>Estetik</b>	<b>Sembolik</b>
<b>Politik</b>	<b>Eğitim</b>	<b>Hatıra</b>
<b>Kimlik</b>		<b>Enderlik</b>

Ekonomik Değerler		
<b>İşlev</b>	<b>Pazar</b>	<b>Yeniden Kullanım</b>



# Kandilli İtalyan Yerleşimi

Tarih  
Mayıs 2021

0113,Ereğli,Zonguldak

<b>Yapım Yılı</b>	1860	<b>Orijinal İşlevi</b>	Teknik Yapı	<b>Üretim Alanı</b>	-
<b>Sahibi</b>	TTK	<b>Mevcut İşlevi</b>	Teknik Yapı	<b>Ulaşım Sistemi</b>	-
<b>Kullanıcısı</b>	TTK	<b>Mimar</b>		<b>Sektörü</b>	-
<b>Yaptıran</b>		<b>Taşıyıcı Sistem</b>	Yığma	<b>Kapasitesi</b>	-
<b>İçerisindeki mekanik donatılar</b>	-				



## Değerlendirme

İç Değerler		
<b>Yaşı</b>	<b>Tarihsellik</b>	<b>Teknik/Estetik</b>
<b>Orijinallik</b>	<b>Tasarım</b>	<b>İnşaat Yönetimi</b>
<b>Malzeme</b>	<b>Belge</b>	<b>Mekanik Donatılar</b>

Dış Değerler		
<b>Sosyokültürel</b>	<b>Estetik</b>	<b>Sembolik</b>
<b>Politik</b>	<b>Eğitim</b>	<b>Hatıra</b>
<b>Kimlik</b>		<b>Enderlik</b>

Ekonomik Değerler		
<b>İşlev</b>	<b>Pazar</b>	<b>Yeniden Kullanım</b>

# Kandilli Müdür Lojmanları

Tarih  
Mayıs 2021

0114,Ereğli,Zonguldak

Yapım Yılı	1860	Orijinal İşlevi	Teknik Yapı	Üretim Alanı	-
Sahibi	TTK	Mevcut İşlevi	Teknik Yapı	Ulaşım Sistemi	-
Kullanıcısı	TTK	Mimar		Sektörü	-
Yaptıran		Taşıyıcı Sistem	Betonarme	Kapasitesi	-
İçerisindeki mekanik donatılar	-				



## Değerlendirme

İç Değerler		
Yaşı	Tarihsellik	Teknik/Estetik
Orijinallik	Tasarım	İnşaat Yönetimi
Malzeme	Belge	Mekanik Donatılar

Dış Değerler		
Sosyokültürel	Estetik	Sembolik
Politik	Eğitim	Hatıra
Kimlik		Enderlik

Ekonomik Değerler		
İşlev	Pazar	Yeniden Kullanım

# TTK Armutçuk Misafirhanesi

Tarih  
Mayıs 2021

0115,Ereğli,Zonguldak

<b>Yapım Yılı</b>	1950	<b>Orijinal İşlevi</b>	Sosyal Tesis	<b>Üretim Alanı</b>	-
<b>Sahibi</b>	TTK	<b>Mevcut İşlevi</b>	Sosyal Tesis	<b>Ulaşım Sistemi</b>	-
<b>Kullanıcısı</b>	TTK	<b>Mimar</b>		<b>Sektörü</b>	-
<b>Yaptıran</b>		<b>Taşıyıcı Sistem</b>	Betonarme	<b>Kapasitesi</b>	-
<b>İçerisindeki mekanik donatılar</b>	-				



## Değerlendirme

		İç Değerler			
<b>Yaşı</b>	Yok	<b>Tarihsellik</b>	Yok	<b>Teknik/Estetik</b>	Var
<b>Orijinallik</b>	Var	<b>Tasarım</b>	Yok	<b>İnşaat Yönetimi</b>	Var
<b>Malzeme</b>	Yok	<b>Belge</b>	Var	<b>Mekanik Donatılar</b>	Yok

		Dış Değerler			
<b>Sosyokültürel</b>	Var	<b>Estetik</b>	Yok	<b>Sembolik</b>	Yok
<b>Politik</b>	Yok	<b>Eğitimi</b>	Var	<b>Hatıra</b>	Var
<b>Kimlik</b>	Var			<b>Enderlik</b>	Yok

		Ekonomik Değerler			
<b>İşlev</b>	Var	<b>Pazar</b>	Var	<b>Yeniden Kullanım</b>	Var



# Kandilli Lojmanlar

Tarih  
Mayıs 2021

0116,Ereğli,Zonguldak

<b>Yapım Yılı</b>	1930	<b>Orijinal İşlevi</b>	Konaklama	<b>Üretim Alanı</b>	-
<b>Sahibi</b>	TTK	<b>Mevcut İşlevi</b>	Konaklama	<b>Ulaşım Sistemi</b>	-
<b>Kullanıcısı</b>	TTK	<b>Mimar</b>		<b>Sektörü</b>	-
<b>Yaptıran</b>		<b>Taşıyıcı Sistem</b>	Yığma, taş	<b>Kapasitesi</b>	-
<b>İçerisindeki mekanik donatılar</b>	-				



## Değerlendirme

		İç Değerler			
<b>Yaşı</b>	Var	<b>Tarihsellik</b>	Yok	<b>Teknik/Estetik</b>	Yok
<b>Orijinallik</b>	Var	<b>Tasarım</b>	Yok	<b>İnşaat Yönetimi</b>	Var
<b>Malzeme</b>	Yok	<b>Belge</b>	Var	<b>Mekanik Donatılar</b>	Yok

		Dış Değerler			
<b>Sosyokültürel</b>	Var	<b>Estetik</b>	Yok	<b>Sembolik</b>	Yok
<b>Politik</b>	Yok	<b>Eğitim</b>	Var	<b>Hatıra</b>	Var
<b>Kimlik</b>	Var			<b>Enderlik</b>	Yok

		Ekonomik Değerler			
<b>İşlev</b>	Var	<b>Pazar</b>	Var	<b>Yeniden Kullanım</b>	Var



# Kandilli Spor Tesisi

Tarih  
Mayıs 2021

0117,Ereğli,Zonguldak

<b>Yapım Yılı</b>	1930	<b>Orijinal İşlevi</b>	Sosyal Tesis	<b>Üretim Alanı</b>	-
<b>Sahibi</b>	TTK	<b>Mevcut İşlevi</b>	Sosyal Tesis	<b>Ulaşım Sistemi</b>	-
<b>Kullanıcısı</b>	TTK	<b>Mimar</b>		<b>Sektörü</b>	-
<b>Yaptıran</b>		<b>Taşıyıcı Sistem</b>	Karma	<b>Kapasitesi</b>	-
<b>İçerisindeki mekanik donatılar</b>	-				



## Değerlendirme

		İç Değerler			
<b>Yaşı</b>	Var	<b>Tarihsellik</b>	Yok	<b>Teknik/Estetik</b>	Yok
<b>Orijinallik</b>	Var	<b>Tasarım</b>	Yok	<b>İnşaat Yönetimi</b>	Var
<b>Malzeme</b>	Yok	<b>Belge</b>	Var	<b>Mekanik Donatılar</b>	Yok

		Dış Değerler			
<b>Sosyokültürel</b>	Var	<b>Estetik</b>	Yok	<b>Sembolik</b>	Yok
<b>Politik</b>	Yok	<b>Eğitimi</b>	Var	<b>Hatıra</b>	Var
<b>Kimlik</b>	Var			<b>Enderlik</b>	Yok

		Ekonomik Değerler			
<b>İşlev</b>	Var	<b>Pazar</b>	Var	<b>Yeniden Kullanım</b>	Var

# Ölüce Feneri

Tarih  
Mayıs 2021

0118,Ereğli,Zonguldak

<b>Yapım Yılı</b>	1863	<b>Orijinal İşlevi</b>	Deniz feneri	<b>Üretim Alanı</b>	-
<b>Sahibi</b>	Kamu	<b>Mevcut İşlevi</b>	Deniz Feneri	<b>Ulaşım Sistemi</b>	-
<b>Kullanıcısı</b>	Kamu	<b>Mimar</b>		<b>Sektörü</b>	-
<b>Yaptıran</b>		<b>Taşıyıcı Sistem</b>	Yığma	<b>Kapasitesi</b>	-
<b>İçerisindeki mekanik donatılar</b>	-				



## Değerlendirme

		İç Değerler			
<b>Yaşı</b>	Var	<b>Tarihsellik</b>	Yok	<b>Teknik/Estetik</b>	Yok
<b>Orijinallik</b>	Var	<b>Tasarım</b>	Yok	<b>İnşaat Yönetimi</b>	Var
<b>Malzeme</b>	Yok	<b>Belge</b>	Var	<b>Mekanik Donatılar</b>	Yok

		Dış Değerler			
<b>Sosyokültürel</b>	Var	<b>Estetik</b>	Yok	<b>Sembolik</b>	Yok
<b>Politik</b>	Yok	<b>Eğitimi</b>	Var	<b>Hatıra</b>	Var
<b>Kimlik</b>	Var			<b>Enderlik</b>	Yok

		Ekonomik Değerler			
<b>İşlev</b>	Var	<b>Pazar</b>	Var	<b>Yeniden Kullanım</b>	Var



# Köseazğı Plajı

Tarih  
Mayıs 2021

0119,Ereğli,Zonguldak

Yapım Yılı	-	Orijinal İşlevi	Plaj	Üretim Alanı	-
Sahibi	Kamu	Mevcut İşlevi	Plaj	Ulaşım Sistemi	-
Kullanıcısı	Kamu	Mimar		Sektörü	-
Yaptıran		Taşıyıcı Sistem		Kapasitesi	-
İçerisindeki mekanik donatılar	-				



## Değerlendirme

İç Değerler		
Yaşı	Tarihsellik	Teknik/Estetik
Orijinallik	Tasarım	İnşaat Yönetimi
Malzeme	Belge	Mekanik Donatılar

Dış Değerler		
Sosyokültürel	Estetik	Sembolik
Politik	Eğitim	Hatıra
Kimlik		Enderlik

Ekonomik Değerler		
İşlev	Pazar	Yeniden Kullanım

# Çamlı

Tarih  
Mayıs 2021

0120,Ereğli,Zonguldak

<b>Yapım Yılı</b>	-	<b>Orijinal İşlevi</b>	Teknik Yapı	<b>Üretim Alanı</b>	Madencilik
<b>Sahibi</b>	TTK	<b>Mevcut İşlevi</b>	Yok	<b>Ulaşım Sistemi</b>	Deniz/Karayolu
<b>Kullanıcısı</b>	TTK	<b>Mimar</b>		<b>Sektörü</b>	Kamu
<b>Yaptıran</b>		<b>Taşıyıcı Sistem</b>	Karma	<b>Kapasitesi</b>	-
<b>İçerisindeki mekanik donatılar</b>	-				



## Değerlendirme

		İç Değerler			
<b>Yaşı</b>	Var	<b>Tarihsellik</b>	Var	<b>Teknik/Estetik</b>	Var
<b>Orijinallik</b>	Var	<b>Tasarım</b>	Var	<b>İnşaat Yönetimi</b>	Var
<b>Malzeme</b>	Var	<b>Belge</b>	Var	<b>Mekanik Donatılar</b>	Var

		Dış Değerler			
<b>Sosyokültürel</b>	Var	<b>Estetik</b>	Var	<b>Sembolik</b>	Var
<b>Politik</b>	Var	<b>Eğitimi</b>	Var	<b>Hatıra</b>	Var
<b>Kimlik</b>	Var			<b>Enderlik</b>	Var

		Ekonomik Değerler			
<b>İşlev</b>	Yok	<b>Pazar</b>	Var	<b>Yeniden Kullanım</b>	Yok



# Çamlı Ambar

Tarih  
Mayıs 2021

0121,Ereğli,Zonguldak

<b>Yapım Yılı</b>	-	<b>Orijinal İşlevi</b>	Teknik Yapı	<b>Üretim Alanı</b>	Madencilik
<b>Sahibi</b>	TTK	<b>Mevcut İşlevi</b>	Yok	<b>Ulaşım Sistemi</b>	Deniz/Karayolu
<b>Kullanıcısı</b>	TTK	<b>Mimar</b>		<b>Sektörü</b>	Kamu
<b>Yaptıran</b>		<b>Taşıyıcı Sistem</b>	Yığma	<b>Kapasitesi</b>	-
<b>İçerisindeki mekanik donatılar</b>	-				



## Değerlendirme

İç Değerler					
<b>Yaşı</b>	Var	<b>Tarihsellik</b>	Yok	<b>Teknik/Estetik</b>	Var
<b>Orijinallik</b>	Var	<b>Tasarım</b>	Var	<b>İnşaat Yönetimi</b>	Var
<b>Malzeme</b>	Var	<b>Belge</b>	Var	<b>Mekanik Donatılar</b>	Var

Dış Değerler					
<b>Sosyokültürel</b>	Var	<b>Estetik</b>	Var	<b>Sembolik</b>	Var
<b>Politik</b>	Yok	<b>Eğitimi</b>	Var	<b>Hatıra</b>	Var
<b>Kimlik</b>	Var			<b>Enderlik</b>	Var

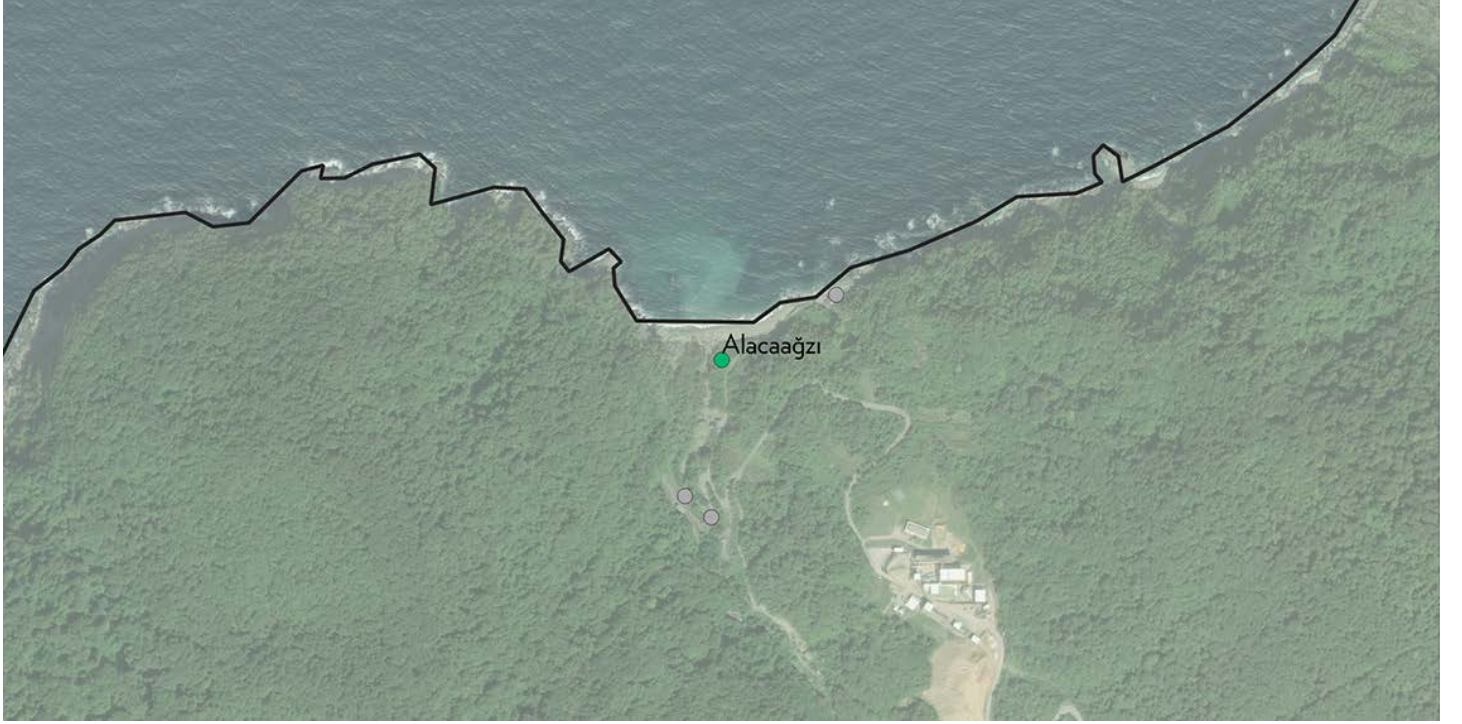
Ekonomik Değerler					
<b>İşlev</b>	Var	<b>Pazar</b>	Var	<b>Yeniden Kullanım</b>	Var

# Alacağzı

Tarih  
Mayıs 2021

0122,Ereğli,Zonguldak

<b>Yapım Yılı</b>	-	<b>Orijinal İşlevi</b>	Teknik Yapı	<b>Üretim Alanı</b>	Madencilik
<b>Sahibi</b>	TTK	<b>Mevcut İşlevi</b>	Yok	<b>Ulaşım Sistemi</b>	Deniz/Karayolu
<b>Kullanıcısı</b>	TTK	<b>Mimar</b>		<b>Sektörü</b>	Kamu
<b>Yaptıran</b>		<b>Taşıyıcı Sistem</b>	Yığma	<b>Kapasitesi</b>	-
<b>İçerisindeki mekanik donatılar</b>	-				



## Değerlendirme

		İç Değerler			
<b>Yaşı</b>	Yok	<b>Tarihsellik</b>	Var	<b>Teknik/Estetik</b>	Var
<b>Orijinallik</b>	Var	<b>Tasarım</b>	Var	<b>İnşaat Yönetimi</b>	Var
<b>Malzeme</b>	Var	<b>Belge</b>	Var	<b>Mekanik Donatılar</b>	Var

		Dış Değerler			
<b>Sosyokültürel</b>	Var	<b>Estetik</b>	Var	<b>Sembolik</b>	Var
<b>Politik</b>	Var	<b>Eğitimi</b>	Var	<b>Hatıra</b>	Var
<b>Kimlik</b>	Var			<b>Enderlik</b>	Var

		Ekonomik Değerler			
<b>İşlev</b>	Var	<b>Pazar</b>	Var	<b>Yeniden Kullanım</b>	Var

# Alacağzı İskele

Tarih  
Mayıs 2021

0123,Ereğli,Zonguldak

<b>Yapım Yılı</b>	-	<b>Orijinal İşlevi</b>	Teknik Yapı	<b>Üretim Alanı</b>	Madencilik
<b>Sahibi</b>	TTK	<b>Mevcut İşlevi</b>	Yok	<b>Ulaşım Sistemi</b>	Deniz/Karayolu
<b>Kullanıcısı</b>	TTK	<b>Mimar</b>		<b>Sektörü</b>	Kamu
<b>Yaptıran</b>		<b>Taşıyıcı Sistem</b>	Yığma	<b>Kapasitesi</b>	-
<b>İçerisindeki mekanik donatılar</b>	-				



## Değerlendirme

İç Değerler					
<b>Yaşı</b>	Yok	<b>Tarihsellik</b>	Var	<b>Teknik/Estetik</b>	Var
<b>Orijinallik</b>	Var	<b>Tasarım</b>	Var	<b>İnşaat Yönetimi</b>	Var
<b>Malzeme</b>	Var	<b>Belge</b>	Var	<b>Mekanik Donatılar</b>	Var

Dış Değerler					
<b>Sosyokültürel</b>	Var	<b>Estetik</b>	Var	<b>Sembolik</b>	Var
<b>Politik</b>	Var	<b>Eğitimi</b>	Var	<b>Hatıra</b>	Var
<b>Kimlik</b>	Var			<b>Enderlik</b>	Var

Ekonomik Değerler					
<b>İşlev</b>	Var	<b>Pazar</b>	Var	<b>Yeniden Kullanım</b>	Var



# Alacaagzi Baca girişi

Tarih  
Mayıs 2021

0124,Ereğli,Zonguldak

Yapım Yılı	-	Orijinal İşlevi	Teknik Yapı	Üretim Alanı	Madencilik
Sahibi	TTK	Mevcut İşlevi	Yok	Ulaşım Sistemi	Deniz/Karayolu
Kullanıcısı	TTK	Mimar		Sektörü	Kamu
Yaptıran		Taşıyıcı Sistem	Betonarme	Kapasitesi	-
İçerisindeki mekanik donatılar	-				



## Değerlendirme

İç Değerler					
Yaşı	Var	Tarihsellik	Yok	Teknik/Estetik	Var
Orijinallik	Var	Tasarım	Yok	İnşaat Yönetimi	Var
Malzeme	Yok	Belge	Var	Mekanik Donatılar	Yok

Dış Değerler					
Sosyokültürel	Var	Estetik	Yok	Sembolik	Var
Politik	Yok	Eğitimi	Var	Hatıra	Var
Kimlik	Var			Enderlik	Var

Ekonomik Değerler					
İşlev	Var	Pazar	Var	Yeniden Kullanım	Var



# Alacaagzi Ekonoma

Tarih  
Mayıs 2021

0125,Ereğli,Zonguldak

<b>Yapım Yılı</b>	-	<b>Orijinal İşlevi</b>	Ekonoma	<b>Üretim Alanı</b>	Madencilik
<b>Sahibi</b>	TTK	<b>Mevcut İşlevi</b>	Yok	<b>Ulaşım Sistemi</b>	Deniz/Karayolu
<b>Kullanıcısı</b>	TTK	<b>Mimar</b>		<b>Sektörü</b>	Kamu
<b>Yaptıran</b>		<b>Taşıyıcı Sistem</b>	Betonarme	<b>Kapasitesi</b>	-
<b>İçerisindeki mekanik donatılar</b>	-				



## Değerlendirme

		İç Değerler			
<b>Yaşı</b>	Yok	<b>Tarihsellik</b>	Var	<b>Teknik/Estetik</b>	Var
<b>Orijinallik</b>	Var	<b>Tasarım</b>	Var	<b>İnşaat Yönetimi</b>	Var
<b>Malzeme</b>	Var	<b>Belge</b>	Var	<b>Mekanik Donatılar</b>	Yok

		Dış Değerler			
<b>Sosyokültürel</b>	Var	<b>Estetik</b>	Var	<b>Sembolik</b>	Yok
<b>Politik</b>	Var	<b>Eğitimi</b>	Var	<b>Hatıra</b>	Var
<b>Kimlik</b>	Var			<b>Enderlik</b>	Yok

		Ekonomik Değerler			
<b>İşlev</b>	Var	<b>Pazar</b>	Var	<b>Yeniden Kullanım</b>	Var

# Kireçlik

Tarih  
Mayıs 2021

0126,Ereğli,Zonguldak

<b>Yapım Yılı</b>	-	<b>Orijinal İşlevi</b>	Teknik Yapı	<b>Üretim Alanı</b>	Madencilik
<b>Sahibi</b>	TTK	<b>Mevcut İşlevi</b>	Yok	<b>Ulaşım Sistemi</b>	Deniz/Karayolu
<b>Kullanıcısı</b>	TTK	<b>Mimar</b>		<b>Sektörü</b>	Kamu
<b>Yaptıran</b>		<b>Taşıyıcı Sistem</b>	Yığma	<b>Kapasitesi</b>	-
<b>İçerisindeki mekanik donatılar</b>	-				



## Değerlendirme

İç Değerler					
<b>Yaşı</b>	Yok	<b>Tarihsellik</b>	Yok	<b>Teknik/Estetik</b>	Yok
<b>Orijinallik</b>	Var	<b>Tasarım</b>	Var	<b>İnşaat Yönetimi</b>	Var
<b>Malzeme</b>	Yok	<b>Belge</b>	Var	<b>Mekanik Donatılar</b>	Yok

Dış Değerler					
<b>Sosyokültürel</b>	Var	<b>Estetik</b>	Yok	<b>Sembolik</b>	Var
<b>Politik</b>	Yok	<b>Eğitimi</b>	Var	<b>Hatıra</b>	Var
<b>Kimlik</b>	Var			<b>Enderlik</b>	Yok

Ekonomik Değerler					
<b>İşlev</b>	Var	<b>Pazar</b>	Var	<b>Yeniden Kullanım</b>	Var

# Kireçlik İskele

Tarih  
Mayıs 2021

0127,Ereğli,Zonguldak

<b>Yapım Yılı</b>	-	<b>Orijinal İşlevi</b>	Teknik Yapı	<b>Üretim Alanı</b>	Madencilik
<b>Sahibi</b>	TTK	<b>Mevcut İşlevi</b>	Yok	<b>Ulaşım Sistemi</b>	Deniz/Karayolu
<b>Kullanıcısı</b>	TTK	<b>Mimar</b>		<b>Sektörü</b>	Kamu
<b>Yaptıran</b>		<b>Taşıyıcı Sistem</b>	Betonarme	<b>Kapasitesi</b>	-
<b>İçerisindeki mekanik donatılar</b>	-				



## Değerlendirme

		İç Değerler			
<b>Yaşı</b>	Var	<b>Tarihsellik</b>	Yok	<b>Teknik/Estetik</b>	Var
<b>Orijinallik</b>	Var	<b>Tasarım</b>	Var	<b>İnşaat Yönetimi</b>	Var
<b>Malzeme</b>	Var	<b>Belge</b>	Var	<b>Mekanik Donatılar</b>	Yok

		Dış Değerler			
<b>Sosyokültürel</b>	Var	<b>Estetik</b>	Var	<b>Sembolik</b>	Var
<b>Politik</b>	Var	<b>Eğitimi</b>	Var	<b>Hatıra</b>	Var
<b>Kimlik</b>	Var			<b>Enderlik</b>	Yok

		Ekonomik Değerler			
<b>İşlev</b>	Var	<b>Pazar</b>	Var	<b>Yeniden Kullanım</b>	Var



# Erdemir Demir Çelik Fabrikaları

Tarih  
Mayıs 2021

0128,Ereğli,Zonguldak

<b>Yapım Yılı</b>	1960	<b>Orijinal İşlevi</b>	Fabrika alanı	<b>Üretim Alanı</b>	Demir Çelik
<b>Sahibi</b>	Erdemir	<b>Mevcut İşlevi</b>	Fabrika alanı	<b>Ulaşım Sistemi</b>	Karayolu
<b>Kullanıcısı</b>	Erdemir	<b>Mimar</b>		<b>Sektörü</b>	Özel
<b>Yaptıran</b>		<b>Taşıyıcı Sistem</b>		<b>Kapasitesi</b>	-
<b>İçerisindeki mekanik donatılar</b>	-				



## Değerlendirme

İç Değerler					
<b>Yaşı</b>	Yok	<b>Tarihsellik</b>	Var	<b>Teknik/Estetik</b>	Var
<b>Orijinallik</b>	Yok	<b>Tasarım</b>	Var	<b>İnşaat Yönetimi</b>	Var
<b>Malzeme</b>	Var	<b>Belge</b>	Var	<b>Mekanik Donatılar</b>	Yok

Dış Değerler					
<b>Sosyokültürel</b>	Var	<b>Estetik</b>	Var	<b>Sembolik</b>	Var
<b>Politik</b>	Var	<b>Eğitimi</b>	Var	<b>Hatıra</b>	Var
<b>Kimlik</b>	Var			<b>Enderlik</b>	Var

Ekonomik Değerler					
<b>İşlev</b>	Var	<b>Pazar</b>	Var	<b>Yeniden Kullanım</b>	Var

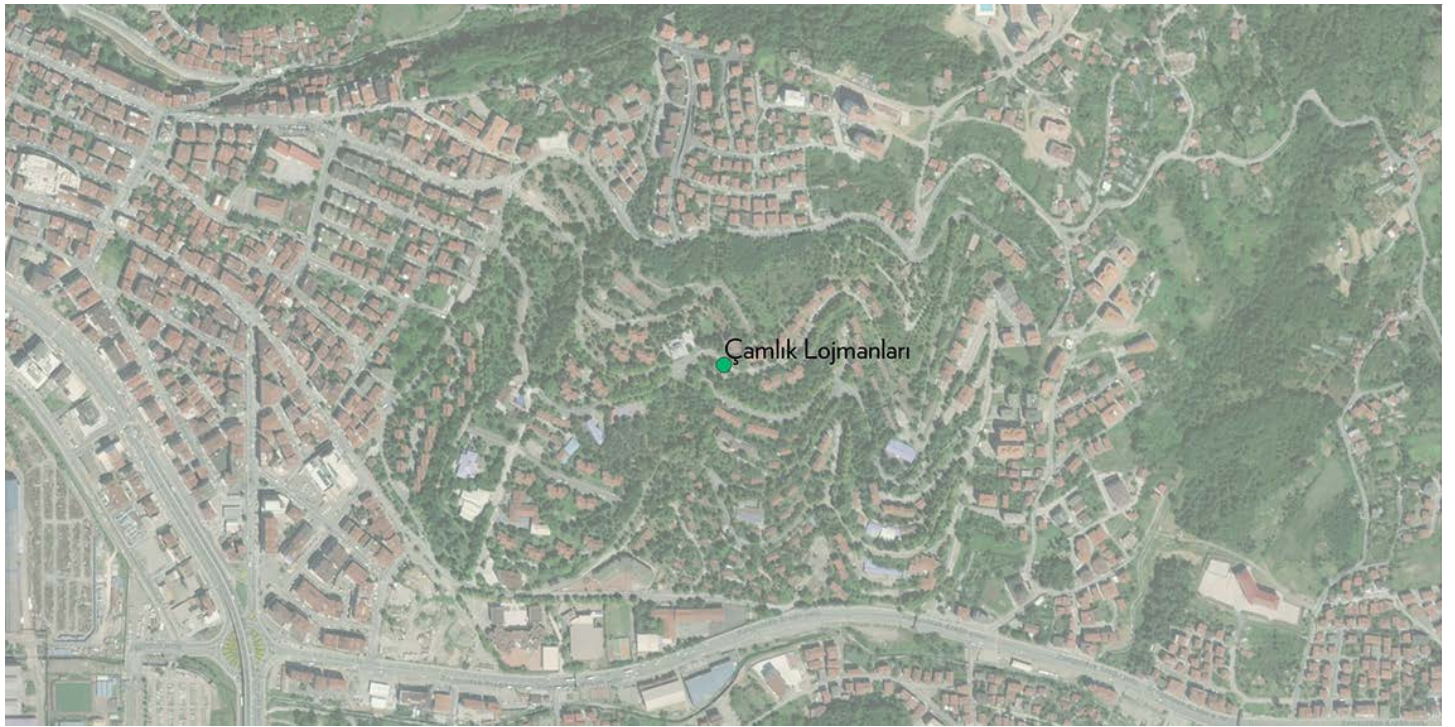


# Çamlık Lojmanları

Tarih  
Mayıs 2021

0129,Ereğli,Zonguldak

<b>Yapım Yılı</b>	1965	<b>Orijinal İşlevi</b>	Konaklama	<b>Üretim Alanı</b>	-
<b>Sahibi</b>	Erdemir	<b>Mevcut İşlevi</b>	Konaklama	<b>Ulaşım Sistemi</b>	-
<b>Kullanıcısı</b>	Erdemir	<b>Mimar</b>		<b>Sektörü</b>	-
<b>Yaptıran</b>		<b>Taşıyıcı Sistem</b>	Karma	<b>Kapasitesi</b>	-
<b>İçerisindeki mekanik donatılar</b>	-				



## Değerlendirme

		İç Değerler			
<b>Yaşı</b>	Var	<b>Tarihsellik</b>	Var	<b>Teknik/Estetik</b>	Yok
<b>Orijinallik</b>	Var	<b>Tasarım</b>	Yok	<b>İnşaat Yönetimi</b>	Yok
<b>Malzeme</b>	Yok	<b>Belge</b>	Yok	<b>Mekanik Donatılar</b>	Yok

		Dış Değerler			
<b>Sosyokültürel</b>	Var	<b>Estetik</b>	Var	<b>Sembolik</b>	Yok
<b>Politik</b>	Yok	<b>Eğitimi</b>	Yok	<b>Hatıra</b>	Var
<b>Kimlik</b>	Yok			<b>Enderlik</b>	Var

		Ekonomik Değerler			
<b>İşlev</b>	Var	<b>Pazar</b>	Yok	<b>Yeniden Kullanım</b>	Var

# TCDD Ereğli Lokomotif Bakım ve Onarım İşliği

Tarih  
Mayıs 2021

0130,Ereğli,Zonguldak

<b>Yapım Yılı</b>	1930	<b>Orijinal İşlevi</b>	Atölye	<b>Üretim Alanı</b>	-
<b>Sahibi</b>	TCDD	<b>Mevcut İşlevi</b>	Yok	<b>Ulaşım Sistemi</b>	-
<b>Kullanıcısı</b>	TCDD	<b>Mimar</b>		<b>Sektörü</b>	-
<b>Yaptıran</b>		<b>Taşıyıcı Sistem</b>	Betonarme	<b>Kapasitesi</b>	-
<b>İçerisindeki mekanik donatılar</b>	-				



## Değerlendirme

		İç Değerler			
<b>Yaşı</b>	Var	<b>Tarihsellik</b>	Var	<b>Teknik/Estetik</b>	Var
<b>Orijinallik</b>	Var	<b>Tasarım</b>	Yok	<b>İnşaat Yönetimi</b>	Yok
<b>Malzeme</b>	Yok	<b>Belge</b>	Var	<b>Mekanik Donatılar</b>	Yok

		Dış Değerler			
<b>Sosyokültürel</b>	Var	<b>Estetik</b>	Yok	<b>Sembolik</b>	Var
<b>Politik</b>	Var	<b>Eğitimi</b>	Var	<b>Hatıra</b>	Var
<b>Kimlik</b>	Var			<b>Enderlik</b>	Yok

		Ekonomik Değerler			
<b>İşlev</b>	Var	<b>Pazar</b>	Var	<b>Yeniden Kullanım</b>	Var



# Filyos Ateş Tuğla Fabrikası

Tarih  
Mayıs 2021

0131,Çaycuma,Zonguldak

<b>Yapım Yılı</b>	1945	<b>Orijinal İşlevi</b>	Fabrika	<b>Üretim Alanı</b>	Yapı Malzemesi
<b>Sahibi</b>	Özel	<b>Mevcut İşlevi</b>	Fabrika alanı	<b>Ulaşım Sistemi</b>	Deniz/Karayolu
<b>Kullanıcısı</b>	Özel	<b>Mimar</b>		<b>Sektörü</b>	Özel
<b>Yaptıran</b>		<b>Taşıyıcı Sistem</b>	Tuğla	<b>Kapasitesi</b>	-
<b>İçerisindeki mekanik donatılar</b>	-				



## Değerlendirme

		İç Değerler			
<b>Yaşı</b>	Yok	<b>Tarihsellik</b>	Var	<b>Teknik/Estetik</b>	Var
<b>Orijinallik</b>	Var	<b>Tasarım</b>	Var	<b>İnşaat Yönetimi</b>	Var
<b>Malzeme</b>	Var	<b>Belge</b>	Var	<b>Mekanik Donatılar</b>	Var

		Dış Değerler			
<b>Sosyokültürel</b>	Var	<b>Estetik</b>	Var	<b>Sembolik</b>	Var
<b>Politik</b>	Var	<b>Eğitimi</b>	Var	<b>Hatıra</b>	Var
<b>Kimlik</b>	Var			<b>Enderlik</b>	Var

		Ekonomik Değerler			
<b>İşlev</b>	Var	<b>Pazar</b>	Var	<b>Yeniden Kullanım</b>	Var

# SEKA Çaycuma Fabrikası

Tarih  
Mayıs 2021

0132,Çaycuma,Zonguldak

<b>Yapım Yılı</b>	1972	<b>Orijinal İşlevi</b>	Fabrika	<b>Üretim Alanı</b>	Kağıt
<b>Sahibi</b>	OYAK	<b>Mevcut İşlevi</b>	Fabrika alanı	<b>Ulaşım Sistemi</b>	Karayolu/Nehir
<b>Kullanıcısı</b>	OYAK	<b>Mimar</b>		<b>Sektörü</b>	Özel
<b>Yaptıran</b>		<b>Taşıyıcı Sistem</b>		<b>Kapasitesi</b>	-
<b>İçerisindeki mekanik donatılar</b>	-				



## Değerlendirme

İç Değerler					
<b>Yaşı</b>	Yok	<b>Tarihsellik</b>	Var	<b>Teknik/Estetik</b>	Var
<b>Orijinallik</b>	Var	<b>Tasarım</b>	Var	<b>İnşaat Yönetimi</b>	Var
<b>Malzeme</b>	Var	<b>Belge</b>	Var	<b>Mekanik Donatılar</b>	Var

Dış Değerler					
<b>Sosyokültürel</b>	Var	<b>Estetik</b>	Var	<b>Sembolik</b>	Var
<b>Politik</b>	Var	<b>Eğitim</b>	Var	<b>Hatıra</b>	Var
<b>Kimlik</b>	Var			<b>Enderlik</b>	Var

Ekonomik Değerler					
<b>İşlev</b>	Var	<b>Pazar</b>	Var	<b>Yeniden Kullanım</b>	Var

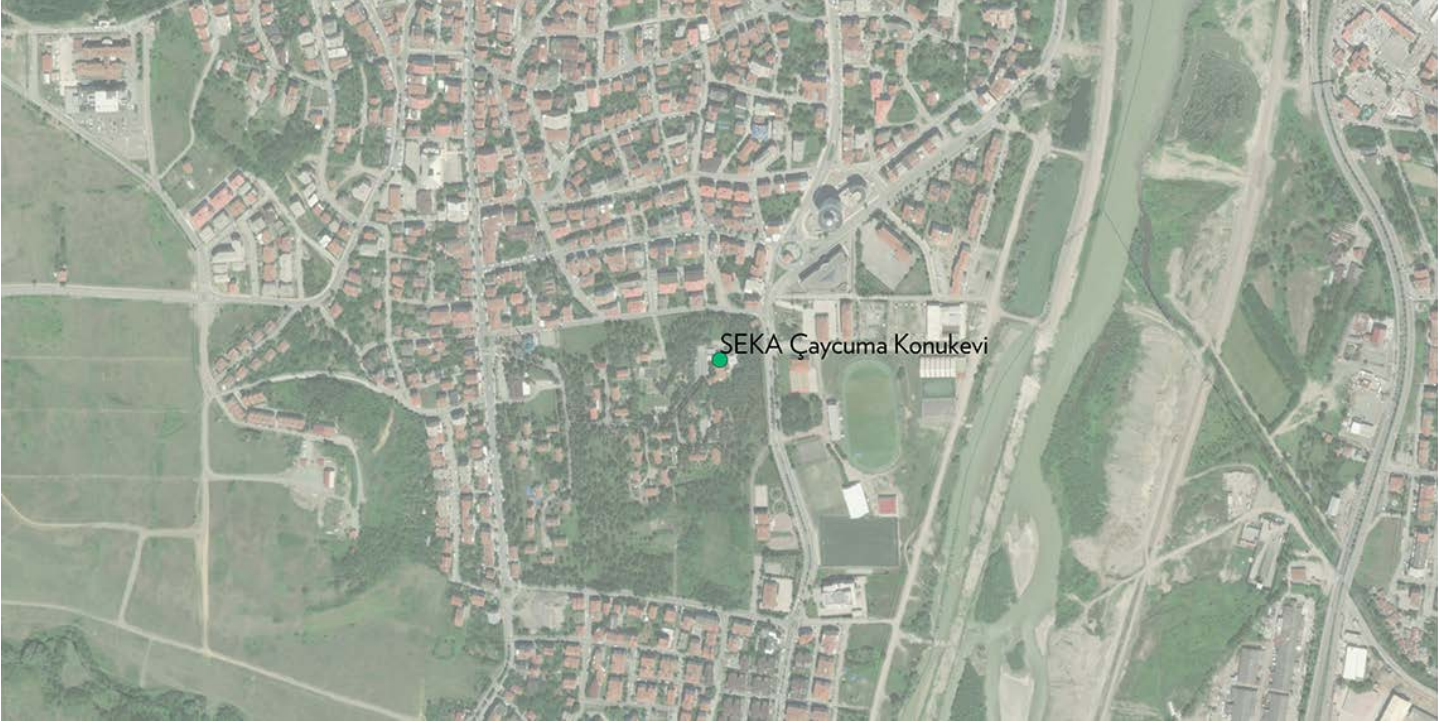


# SEKA Çaycuma Konukevi

Tarih  
Mayıs 2021

0133,Çaycuma,Zonguldak

<b>Yapım Yılı</b>	1972	<b>Orijinal İşlevi</b>	Konukevi	<b>Üretim Alanı</b>	-
<b>Sahibi</b>	Kamu	<b>Mevcut İşlevi</b>	Konukevi	<b>Ulaşım Sistemi</b>	-
<b>Kullanıcısı</b>	Kamu	<b>Mimar</b>		<b>Sektörü</b>	-
<b>Yaptıran</b>		<b>Taşıyıcı Sistem</b>	Betonarme	<b>Kapasitesi</b>	-
<b>İçerisindeki mekanik donatılar</b>	-				



## Değerlendirme

İç Değerler					
<b>Yaşı</b>	Var	<b>Tarihsellik</b>	Yok	<b>Teknik/Estetik</b>	Var
<b>Orijinallik</b>	Var	<b>Tasarım</b>	Yok	<b>İnşaat Yönetimi</b>	Var
<b>Malzeme</b>	Yok	<b>Belge</b>	Var	<b>Mekanik Donatılar</b>	Yok

Dış Değerler					
<b>Sosyokültürel</b>	Var	<b>Estetik</b>	Yok	<b>Sembolik</b>	Var
<b>Politik</b>	Yok	<b>Eğitim</b>	Var	<b>Hatıra</b>	Var
<b>Kimlik</b>	Var			<b>Enderlik</b>	Var

Ekonomik Değerler					
<b>İşlev</b>	Var	<b>Pazar</b>	Var	<b>Yeniden Kullanım</b>	Var

# TTK Amasra İşletmesi

Tarih  
Mayıs 2021

0134,Amasra,Bartın

<b>Yapım Yılı</b>	-	<b>Orijinal İşlevi</b>	Teknik Yapı	<b>Üretim Alanı</b>	Madencilik
<b>Sahibi</b>	TTK	<b>Mevcut İşlevi</b>	Teknik Yapı	<b>Ulaşım Sistemi</b>	Karayolu
<b>Kullanıcısı</b>	TTK	<b>Mimar</b>		<b>Sektörü</b>	Kamu
<b>Yaptıran</b>	TTK	<b>Taşıyıcı Sistem</b>		<b>Kapasitesi</b>	-
<b>İçerisindeki mekanik donatılar</b>	-				



## Değerlendirme

İç Değerler					
<b>Yaşı</b>	Yok	<b>Tarihsellik</b>	Var	<b>Teknik/Estetik</b>	Var
<b>Orijinallik</b>	Var	<b>Tasarım</b>	Var	<b>İnşaat Yönetimi</b>	Var
<b>Malzeme</b>	Var	<b>Belge</b>	Var	<b>Mekanik Donatılar</b>	Yok

Dış Değerler					
<b>Sosyokültürel</b>	Var	<b>Estetik</b>	Var	<b>Sembolik</b>	Yok
<b>Politik</b>	Var	<b>Eğitimi</b>	Var	<b>Hatıra</b>	Var
<b>Kimlik</b>	Var			<b>Enderlik</b>	Yok

Ekonomik Değerler					
<b>İşlev</b>	Var	<b>Pazar</b>	Var	<b>Yeniden Kullanım</b>	Var



# TTK Amasra İdari Yapı

Tarih  
Mayıs 2021

0135,Amasra,Bartın

<b>Yapım Yılı</b>	-	<b>Orijinal İşlevi</b>	Teknik Yapı	<b>Üretim Alanı</b>	Madencilik
<b>Sahibi</b>	TTK	<b>Mevcut İşlevi</b>	Teknik Yapı	<b>Ulaşım Sistemi</b>	Karayolu
<b>Kullanıcısı</b>	TTK	<b>Mimar</b>		<b>Sektörü</b>	Kamu
<b>Yaptıran</b>	TTK	<b>Taşıyıcı Sistem</b>	Betonarme	<b>Kapasitesi</b>	-
<b>İçerisindeki mekanik donatılar</b>	-				



## Değerlendirme

İç Değerler					
<b>Yaşı</b>	Yok	<b>Tarihsellik</b>	Yok	<b>Teknik/Estetik</b>	Yok
<b>Orijinallik</b>	Var	<b>Tasarım</b>	Var	<b>İnşaat Yönetimi</b>	Var
<b>Malzeme</b>	Yok	<b>Belge</b>	Var	<b>Mekanik Donatılar</b>	Yok

Dış Değerler					
<b>Sosyokültürel</b>	Var	<b>Estetik</b>	Yok	<b>Sembolik</b>	Var
<b>Politik</b>	Yok	<b>Eğitimi</b>	Var	<b>Hatıra</b>	Var
<b>Kimlik</b>	Var			<b>Enderlik</b>	Yok

Ekonomik Değerler					
<b>İşlev</b>	Var	<b>Pazar</b>	Var	<b>Yeniden Kullanım</b>	Var

# TTK Amasra Sineması

Tarih  
Mayıs 2021

0136,Amasra,Bartın

<b>Yapım Yılı</b>	-	<b>Orijinal İşlevi</b>	Sosyal Tesis	<b>Üretim Alanı</b>	Madencilik
<b>Sahibi</b>	TTK	<b>Mevcut İşlevi</b>	Yok	<b>Ulaşım Sistemi</b>	Karayolu
<b>Kullanıcısı</b>	TTK	<b>Mimar</b>		<b>Sektörü</b>	Kamu
<b>Yaptıran</b>	TTK	<b>Taşıyıcı Sistem</b>	Betonarme	<b>Kapasitesi</b>	-
<b>İçerisindeki mekanik donatılar</b>	-				



## Değerlendirme

İç Değerler					
<b>Yaşı</b>	Var	<b>Tarihsellik</b>	Yok	<b>Teknik/Estetik</b>	Var
<b>Orijinallik</b>	Var	<b>Tasarım</b>	Var	<b>İnşaat Yönetimi</b>	Var
<b>Malzeme</b>	Var	<b>Belge</b>	Var	<b>Mekanik Donatılar</b>	Yok

Dış Değerler					
<b>Sosyokültürel</b>	Var	<b>Estetik</b>	Var	<b>Sembolik</b>	Var
<b>Politik</b>	Var	<b>Eğitimi</b>	Var	<b>Hatıra</b>	Var
<b>Kimlik</b>	Var			<b>Enderlik</b>	Yok

Ekonomik Değerler					
<b>İşlev</b>	Var	<b>Pazar</b>	Var	<b>Yeniden Kullanım</b>	Var



# TTK Amasra İhraç Vinci

Tarih  
Mayıs 2021

0137,Amasra,Bartın

<b>Yapım Yılı</b>	-	<b>Orijinal İşlevi</b>	Teknik Yapı	<b>Üretim Alanı</b>	Madencilik
<b>Sahibi</b>	TTK	<b>Mevcut İşlevi</b>	Teknik Yapı	<b>Ulaşım Sistemi</b>	Karayolu
<b>Kullanıcısı</b>	TTK	<b>Mimar</b>		<b>Sektörü</b>	Kamu
<b>Yaptıran</b>	TTK	<b>Taşıyıcı Sistem</b>	Çelik	<b>Kapasitesi</b>	-
<b>İçerisindeki mekanik donatılar</b>	-				



## Değerlendirme

		İç Değerler			
<b>Yaşı</b>	Yok	<b>Tarihsellik</b>	Var	<b>Teknik/Estetik</b>	Var
<b>Orijinallik</b>	Yok	<b>Tasarım</b>	Var	<b>İnşaat Yönetimi</b>	Var
<b>Malzeme</b>	Var	<b>Belge</b>	Var	<b>Mekanik Donatılar</b>	Yok

		Dış Değerler			
<b>Sosyokültürel</b>	Var	<b>Estetik</b>	Var	<b>Sembolik</b>	Var
<b>Politik</b>	Var	<b>Eğitimi</b>	Var	<b>Hatıra</b>	Var
<b>Kimlik</b>	Var			<b>Enderlik</b>	Var

		Ekonomik Değerler			
<b>İşlev</b>	Var	<b>Pazar</b>	Var	<b>Yeniden Kullanım</b>	Var

# TTK Amasra Tertip Binası

Tarih  
Mayıs 2021

0138,Amasra,Bartın

<b>Yapım Yılı</b>	-	<b>Orijinal İşlevi</b>	Teknik Yapı	<b>Üretim Alanı</b>	Madencilik
<b>Sahibi</b>	TTK	<b>Mevcut İşlevi</b>	Teknik Yapı	<b>Ulaşım Sistemi</b>	Karayolu
<b>Kullanıcısı</b>	TTK	<b>Mimar</b>		<b>Sektörü</b>	Kamu
<b>Yaptıran</b>	TTK	<b>Taşıyıcı Sistem</b>	Betonarme	<b>Kapasitesi</b>	-
<b>İçerisindeki mekanik donatılar</b>	-				



## Değerlendirme

		İç Değerler			
<b>Yaşı</b>	Var	<b>Tarihsellik</b>	Var	<b>Teknik/Estetik</b>	Yok
<b>Orijinallik</b>	Var	<b>Tasarım</b>	Yok	<b>İnşaat Yönetimi</b>	Yok
<b>Malzeme</b>	Yok	<b>Belge</b>	Yok	<b>Mekanik Donatılar</b>	Yok

		Dış Değerler			
<b>Sosyokültürel</b>	Var	<b>Estetik</b>	Var	<b>Sembolik</b>	Yok
<b>Politik</b>	Yok	<b>Eğitimi</b>	Yok	<b>Hatıra</b>	Var
<b>Kimlik</b>	Yok			<b>Enderlik</b>	Var

		Ekonomik Değerler			
<b>İşlev</b>	Var	<b>Pazar</b>	Yok	<b>Yeniden Kullanım</b>	Var



# TTK Amasra Pervane Binası

Tarih  
Mayıs 2021

0139,Amasra,Bartın

<b>Yapım Yılı</b>	-	<b>Orijinal İşlevi</b>	Teknik Yapı	<b>Üretim Alanı</b>	Madencilik
<b>Sahibi</b>	TTK	<b>Mevcut İşlevi</b>	Teknik Yapı	<b>Ulaşım Sistemi</b>	Karayolu
<b>Kullanıcısı</b>	TTK	<b>Mimar</b>		<b>Sektörü</b>	Kamu
<b>Yaptıran</b>	TTK	<b>Taşıyıcı Sistem</b>	Çelik	<b>Kapasitesi</b>	-
<b>İçerisindeki mekanik donatılar</b>	-				



## Değerlendirme

		İç Değerler			
<b>Yaşı</b>	Var	<b>Tarihsellik</b>	Var	<b>Teknik/Estetik</b>	Var
<b>Orijinallik</b>	Var	<b>Tasarım</b>	Yok	<b>İnşaat Yönetimi</b>	Yok
<b>Malzeme</b>	Yok	<b>Belge</b>	Var	<b>Mekanik Donatılar</b>	Yok

		Dış Değerler			
<b>Sosyokültürel</b>	Var	<b>Estetik</b>	Yok	<b>Sembolik</b>	Var
<b>Politik</b>	Var	<b>Eğitimi</b>	Var	<b>Hatıra</b>	Var
<b>Kimlik</b>	Var			<b>Enderlik</b>	Yok

		Ekonomik Değerler			
<b>İşlev</b>	Var	<b>Pazar</b>	Var	<b>Yeniden Kullanım</b>	Var

# TTK Amasra Kompresör Binası

Tarih  
Mayıs 2021

0140,Amasra,Bartın

<b>Yapım Yılı</b>	-	<b>Orijinal İşlevi</b>	Teknik Yapı	<b>Üretim Alanı</b>	Madencilik
<b>Sahibi</b>	TTK	<b>Mevcut İşlevi</b>	Teknik Yapı	<b>Ulaşım Sistemi</b>	Karayolu
<b>Kullanıcısı</b>	TTK	<b>Mimar</b>		<b>Sektörü</b>	Kamu
<b>Yaptıran</b>	TTK	<b>Taşıyıcı Sistem</b>	Betonarme	<b>Kapasitesi</b>	-
<b>İçerisindeki mekanik donatılar</b>	-				



## Değerlendirme

		İç Değerler			
<b>Yaşı</b>	Var	<b>Tarihsellik</b>	Var	<b>Teknik/Estetik</b>	Var
<b>Orijinallik</b>	Var	<b>Tasarım</b>	Yok	<b>İnşaat Yönetimi</b>	Var
<b>Malzeme</b>	Yok	<b>Belge</b>	Var	<b>Mekanik Donatılar</b>	Yok

		Dış Değerler			
<b>Sosyokültürel</b>	Var	<b>Estetik</b>	Yok	<b>Sembolik</b>	Yok
<b>Politik</b>	Var	<b>Eğitimi</b>	Var	<b>Hatıra</b>	Var
<b>Kimlik</b>	Var			<b>Enderlik</b>	Yok

		Ekonomik Değerler			
<b>İşlev</b>	Var	<b>Pazar</b>	Var	<b>Yeniden Kullanım</b>	Var



# TTK Amasra Kömür Siloları

Tarih  
Mayıs 2021

0141,Amasra,Bartın

<b>Yapım Yılı</b>	-	<b>Orijinal İşlevi</b>	Teknik Yapı	<b>Üretim Alanı</b>	Madencilik
<b>Sahibi</b>	TTK	<b>Mevcut İşlevi</b>	Teknik Yapı	<b>Ulaşım Sistemi</b>	Karayolu
<b>Kullanıcısı</b>	TTK	<b>Mimar</b>		<b>Sektörü</b>	Kamu
<b>Yaptıran</b>	TTK	<b>Taşıyıcı Sistem</b>	Betonarme	<b>Kapasitesi</b>	-
<b>İçerisindeki mekanik donatılar</b>	-				



## Değerlendirme

		İç Değerler			
<b>Yaşı</b>	Yok	<b>Tarihsellik</b>	Yok	<b>Teknik/Estetik</b>	Var
<b>Orijinallik</b>	Var	<b>Tasarım</b>	Yok	<b>İnşaat Yönetimi</b>	Var
<b>Malzeme</b>	Yok	<b>Belge</b>	Var	<b>Mekanik Donatılar</b>	Yok

		Dış Değerler			
<b>Sosyokültürel</b>	Var	<b>Estetik</b>	Yok	<b>Sembolik</b>	Yok
<b>Politik</b>	Yok	<b>Eğitim</b>	Var	<b>Hatıra</b>	Var
<b>Kimlik</b>	Var			<b>Enderlik</b>	Yok

		Ekonomik Değerler			
<b>İşlev</b>	Var	<b>Pazar</b>	Var	<b>Yeniden Kullanım</b>	Var

# TTK Amasra Lavuarı

Tarih  
Mayıs 2021

0142,Amasra,Bartın

<b>Yapım Yılı</b>	-	<b>Orijinal İşlevi</b>	Teknik Yapı	<b>Üretim Alanı</b>	Madencilik
<b>Sahibi</b>	TTK	<b>Mevcut İşlevi</b>	Teknik Yapı	<b>Ulaşım Sistemi</b>	Karayolu
<b>Kullanıcısı</b>	TTK	<b>Mimar</b>		<b>Sektörü</b>	Kamu
<b>Yaptıran</b>	TTK	<b>Taşıyıcı Sistem</b>	Çelik	<b>Kapasitesi</b>	-
<b>İçerisindeki mekanik donatılar</b>	-				



## Değerlendirme

		İç Değerler			
<b>Yaşı</b>	Var	<b>Tarihsellik</b>	Yok	<b>Teknik/Estetik</b>	Yok
<b>Orijinallik</b>	Var	<b>Tasarım</b>	Yok	<b>İnşaat Yönetimi</b>	Var
<b>Malzeme</b>	Yok	<b>Belge</b>	Var	<b>Mekanik Donatılar</b>	Yok

		Dış Değerler			
<b>Sosyokültürel</b>	Var	<b>Estetik</b>	Yok	<b>Sembolik</b>	Yok
<b>Politik</b>	Yok	<b>Eğitimi</b>	Var	<b>Hatıra</b>	Var
<b>Kimlik</b>	Var			<b>Enderlik</b>	Yok

		Ekonomik Değerler			
<b>İşlev</b>	Var	<b>Pazar</b>	Var	<b>Yeniden Kullanım</b>	Var



# TTK Amasra Depo

Tarih  
Mayıs 2021

0143,Amasra,Bartın

<b>Yapım Yılı</b>	-	<b>Orijinal İşlevi</b>	Teknik Yapı	<b>Üretim Alanı</b>	Madencilik
<b>Sahibi</b>	TTK	<b>Mevcut İşlevi</b>	Teknik Yapı	<b>Ulaşım Sistemi</b>	Karayolu
<b>Kullanıcısı</b>	TTK	<b>Mimar</b>		<b>Sektörü</b>	Kamu
<b>Yaptıran</b>	TTK	<b>Taşıyıcı Sistem</b>	Betonarme	<b>Kapasitesi</b>	-
<b>İçerisindeki mekanik donatılar</b>	-				



## Değerlendirme

		İç Değerler			
<b>Yaşı</b>	Var	<b>Tarihsellik</b>	Yok	<b>Teknik/Estetik</b>	Yok
<b>Orijinallik</b>	Var	<b>Tasarım</b>	Yok	<b>İnşaat Yönetimi</b>	Var
<b>Malzeme</b>	Yok	<b>Belge</b>	Var	<b>Mekanik Donatılar</b>	Yok

		Dış Değerler			
<b>Sosyokültürel</b>	Var	<b>Estetik</b>	Yok	<b>Sembolik</b>	Yok
<b>Politik</b>	Yok	<b>Eğitimi</b>	Var	<b>Hatıra</b>	Var
<b>Kimlik</b>	Var			<b>Enderlik</b>	Yok

		Ekonomik Değerler			
<b>İşlev</b>	Var	<b>Pazar</b>	Var	<b>Yeniden Kullanım</b>	Var

# TTK Amasra Makina Atölyesi

Tarih  
Mayıs 2021

0144,Amasra,Bartın

<b>Yapım Yılı</b>	-	<b>Orijinal İşlevi</b>	Teknik Yapı	<b>Üretim Alanı</b>	Madencilik
<b>Sahibi</b>	TTK	<b>Mevcut İşlevi</b>	Teknik Yapı	<b>Ulaşım Sistemi</b>	Karayolu
<b>Kullanıcısı</b>	TTK	<b>Mimar</b>		<b>Sektörü</b>	Kamu
<b>Yaptıran</b>	TTK	<b>Taşıyıcı Sistem</b>	Karma	<b>Kapasitesi</b>	-
<b>İçerisindeki mekanik donatılar</b>	-				



## Değerlendirme

		İç Değerler			
<b>Yaşı</b>	Var	<b>Tarihsellik</b>	Yok	<b>Teknik/Estetik</b>	Yok
<b>Orijinallik</b>	Var	<b>Tasarım</b>	Yok	<b>İnşaat Yönetimi</b>	Var
<b>Malzeme</b>	Yok	<b>Belge</b>	Var	<b>Mekanik Donatılar</b>	Yok

		Dış Değerler			
<b>Sosyokültürel</b>	Var	<b>Estetik</b>	Yok	<b>Sembolik</b>	Yok
<b>Politik</b>	Yok	<b>Eğitimi</b>	Var	<b>Hatıra</b>	Var
<b>Kimlik</b>	Var			<b>Enderlik</b>	Yok

		Ekonomik Değerler			
<b>İşlev</b>	Var	<b>Pazar</b>	Var	<b>Yeniden Kullanım</b>	Var



# TTK Amasra Torna Atölyesi

Tarih  
Mayıs 2021

0145,Amasra,Bartın

<b>Yapım Yılı</b>	-	<b>Örijinal İşlevi</b>	Teknik Yapı	<b>Üretim Alanı</b>	Madencilik
<b>Sahibi</b>	TTK	<b>Mevcut İşlevi</b>	Teknik Yapı	<b>Ulaşım Sistemi</b>	Karayolu
<b>Kullanıcısı</b>	TTK	<b>Mimar</b>		<b>Sektörü</b>	Kamu
<b>Yaptıran</b>	TTK	<b>Taşıyıcı Sistem</b>	Karma	<b>Kapasitesi</b>	-
<b>İçerisindeki mekanik donatılar</b>	-				



## Değerlendirme

		İç Değerler			
<b>Yaşı</b>	Var	<b>Tarihsellik</b>	Var	<b>Teknik/Estetik</b>	Var
<b>Örijinallik</b>	Var	<b>Tasarım</b>	Var	<b>İnşaat Yönetimi</b>	Var
<b>Malzeme</b>	Var	<b>Belge</b>	Var	<b>Mekanik Donatılar</b>	Var

		Dış Değerler			
<b>Sosyokültürel</b>	Var	<b>Estetik</b>	Var	<b>Sembolik</b>	Var
<b>Politik</b>	Var	<b>Eğitimi</b>	Var	<b>Hatıra</b>	Var
<b>Kimlik</b>	Var			<b>Enderlik</b>	Var

		Ekonomik Değerler			
<b>İşlev</b>	Yok	<b>Pazar</b>	Var	<b>Yeniden Kullanım</b>	Yok

# TTK Amasra Bakım Atölyesi

Tarih  
Mayıs 2021

0146,Amasra,Bartın

<b>Yapım Yılı</b>	-	<b>Orijinal İşlevi</b>	Teknik Yapı	<b>Üretim Alanı</b>	Madencilik
<b>Sahibi</b>	TTK	<b>Mevcut İşlevi</b>	Teknik Yapı	<b>Ulaşım Sistemi</b>	Karayolu
<b>Kullanıcısı</b>	TTK	<b>Mimar</b>		<b>Sektörü</b>	Kamu
<b>Yaptıran</b>	TTK	<b>Taşıyıcı Sistem</b>	Karma	<b>Kapasitesi</b>	-
<b>İçerisindeki mekanik donatılar</b>	-				



## Değerlendirme

		İç Değerler			
<b>Yaşı</b>	Var	<b>Tarihsellik</b>	Yok	<b>Teknik/Estetik</b>	Var
<b>Orijinallik</b>	Var	<b>Tasarım</b>	Var	<b>İnşaat Yönetimi</b>	Var
<b>Malzeme</b>	Var	<b>Belge</b>	Var	<b>Mekanik Donatılar</b>	Var

		Dış Değerler			
<b>Sosyokültürel</b>	Var	<b>Estetik</b>	Var	<b>Sembolik</b>	Var
<b>Politik</b>	Yok	<b>Eğitimi</b>	Var	<b>Hatıra</b>	Var
<b>Kimlik</b>	Var			<b>Enderlik</b>	Var

		Ekonomik Değerler			
<b>İşlev</b>	Var	<b>Pazar</b>	Var	<b>Yeniden Kullanım</b>	Var

# Kurucaşile Limanı

Tarih  
Mayıs 2021

0147,Kurucaşile,Bartın

<b>Yapım Yılı</b>	-	<b>Orijinal İşlevi</b>	Liman	<b>Üretim Alanı</b>	Denizcilik
<b>Sahibi</b>	Kamu	<b>Mevcut İşlevi</b>	Liman	<b>Ulaşım Sistemi</b>	Karayolu
<b>Kullanıcısı</b>	Kamu	<b>Mimar</b>		<b>Sektörü</b>	Özel
<b>Yaptıran</b>		<b>Taşıyıcı Sistem</b>	Yığma	<b>Kapasitesi</b>	-
<b>İçerisindeki mekanik donatılar</b>	-				



## Değerlendirme

İç Değerler					
<b>Yaşı</b>	Yok	<b>Tarihsellik</b>	Var	<b>Teknik/Estetik</b>	Var
<b>Orijinallik</b>	Var	<b>Tasarım</b>	Var	<b>İnşaat Yönetimi</b>	Var
<b>Malzeme</b>	Var	<b>Belge</b>	Var	<b>Mekanik Donatılar</b>	Var

Dış Değerler					
<b>Sosyokültürel</b>	Var	<b>Estetik</b>	Var	<b>Sembolik</b>	Var
<b>Politik</b>	Var	<b>Eğitimi</b>	Var	<b>Hatıra</b>	Var
<b>Kimlik</b>	Var			<b>Enderlik</b>	Var

Ekonomik Değerler					
<b>İşlev</b>	Var	<b>Pazar</b>	Var	<b>Yeniden Kullanım</b>	Var



# Hisarköy Limanı

Tarih  
Mayıs 2021

0148,Kurucaşile,Bartın

<b>Yapım Yılı</b>	-	<b>Orijinal İşlevi</b>	Liman	<b>Üretim Alanı</b>	Denizcilik
<b>Sahibi</b>	Kamu	<b>Mevcut İşlevi</b>	Liman	<b>Ulaşım Sistemi</b>	Karayolu
<b>Kullanıcısı</b>	Kamu	<b>Mimar</b>		<b>Sektörü</b>	Özel
<b>Yaptıran</b>		<b>Taşıyıcı Sistem</b>	Yığma	<b>Kapasitesi</b>	-
<b>İçerisindeki mekanik donatılar</b>	-				



## Değerlendirme

İç Değerler					
<b>Yaşı</b>	Yok	<b>Tarihsellik</b>	Var	<b>Teknik/Estetik</b>	Var
<b>Orijinallik</b>	Var	<b>Tasarım</b>	Var	<b>İnşaat Yönetimi</b>	Var
<b>Malzeme</b>	Var	<b>Belge</b>	Var	<b>Mekanik Donatılar</b>	Var

Dış Değerler					
<b>Sosyokültürel</b>	Var	<b>Estetik</b>	Var	<b>Sembolik</b>	Var
<b>Politik</b>	Var	<b>Eğitimi</b>	Var	<b>Hatıra</b>	Var
<b>Kimlik</b>	Var			<b>Enderlik</b>	Var

Ekonomik Değerler					
<b>İşlev</b>	Var	<b>Pazar</b>	Var	<b>Yeniden Kullanım</b>	Var



# Kardemir Amasra Deniz Kampı

Tarih  
Mayıs 2021

0149,Amasra,Bartın

<b>Yapım Yılı</b>	-	<b>Orijinal İşlevi</b>	Sosyal Tesis	<b>Üretim Alanı</b>	-
<b>Sahibi</b>	Kardemir	<b>Mevcut İşlevi</b>	Sosyal Tesis	<b>Ulaşım Sistemi</b>	-
<b>Kullanıcısı</b>	Kardemir	<b>Mimar</b>		<b>Sektörü</b>	-
<b>Yaptıran</b>	Sümerbank	<b>Taşıyıcı Sistem</b>	Betonarme	<b>Kapasitesi</b>	-
<b>İçerisindeki mekanik donatılar</b>	-				



## Değerlendirme

		İç Değerler			
<b>Yaşı</b>	Var	<b>Tarihsellik</b>	Yok	<b>Teknik/Estetik</b>	Var
<b>Orijinallik</b>	Var	<b>Tasarım</b>	Var	<b>İnşaat Yönetimi</b>	Var
<b>Malzeme</b>	Var	<b>Belge</b>	Var	<b>Mekanik Donatılar</b>	Yok

		Dış Değerler			
<b>Sosyokültürel</b>	Var	<b>Estetik</b>	Var	<b>Sembolik</b>	Var
<b>Politik</b>	Var	<b>Eğitimi</b>	Var	<b>Hatıra</b>	Var
<b>Kimlik</b>	Var			<b>Enderlik</b>	Yok

		Ekonomik Değerler			
<b>İşlev</b>	Var	<b>Pazar</b>	Var	<b>Yeniden Kullanım</b>	Var

# Yenice ORÜS Fabrikası

Tarih  
Mayıs 2021

0150,Yenice,Karabük

<b>Yapım Yılı</b>	-	<b>Orijinal İşlevi</b>	Orman ürünleri fabrikası	<b>Üretim Alanı</b>	Ormanlık
<b>Sahibi</b>	Özel	<b>Mevcut İşlevi</b>	Yok	<b>Ulaşım Sistemi</b>	Karayolu
<b>Kullanıcısı</b>	Özel	<b>Mimar</b>		<b>Sektörü</b>	Özel
<b>Yaptıran</b>		<b>Taşıyıcı Sistem</b>	Betonarme	<b>Kapasitesi</b>	-
<b>İçerisindeki mekanik donatılar</b>	-				



## Değerlendirme

İç Değerler		
<b>Yaşı</b>	<b>Tarihsellik</b>	<b>Teknik/Estetik</b>
<b>Orijinallik</b>	<b>Tasarım</b>	<b>İnşaat Yönetimi</b>
<b>Malzeme</b>	<b>Belge</b>	<b>Mekanik Donatılar</b>

Dış Değerler		
<b>Sosyokültürel</b>	<b>Estetik</b>	<b>Sembolik</b>
<b>Politik</b>	<b>Eğitim</b>	<b>Hatıra</b>
<b>Kimlik</b>		<b>Enderlik</b>

Ekonomik Değerler		
<b>İşlev</b>	<b>Pazar</b>	<b>Yeniden Kullanım</b>



# Kardemir Karabük Demir Çelik Fabrikası

Tarih  
Mayıs 2021

0151,Merkez,Karabük

<b>Yapım Yılı</b>	1937	<b>Orijinal İşlevi</b>	Fabrika alanı	<b>Üretim Alanı</b>	Demir Çelik
<b>Sahibi</b>	Kardemir	<b>Mevcut İşlevi</b>	Fabrika alanı	<b>Ulaşım Sistemi</b>	Karayolu
<b>Kullanıcısı</b>	Kardemir	<b>Mimar</b>		<b>Sektörü</b>	Özel
<b>Yaptıran</b>	Sümerbank	<b>Taşıyıcı Sistem</b>		<b>Kapasitesi</b>	-
<b>İçerisindeki mekanik donatılar</b>	-				



## Değerlendirme

		İç Değerler			
<b>Yaşı</b>	Var	<b>Tarihsellik</b>	Yok	<b>Teknik/Estetik</b>	Var
<b>Orijinallik</b>	Var	<b>Tasarım</b>	Yok	<b>İnşaat Yönetimi</b>	Var
<b>Malzeme</b>	Yok	<b>Belge</b>	Var	<b>Mekanik Donatılar</b>	Yok

		Dış Değerler			
<b>Sosyokültürel</b>	Var	<b>Estetik</b>	Yok	<b>Sembolik</b>	Var
<b>Politik</b>	Yok	<b>Eğitim</b>	Var	<b>Hatıra</b>	Var
<b>Kimlik</b>	Var			<b>Enderlik</b>	Var

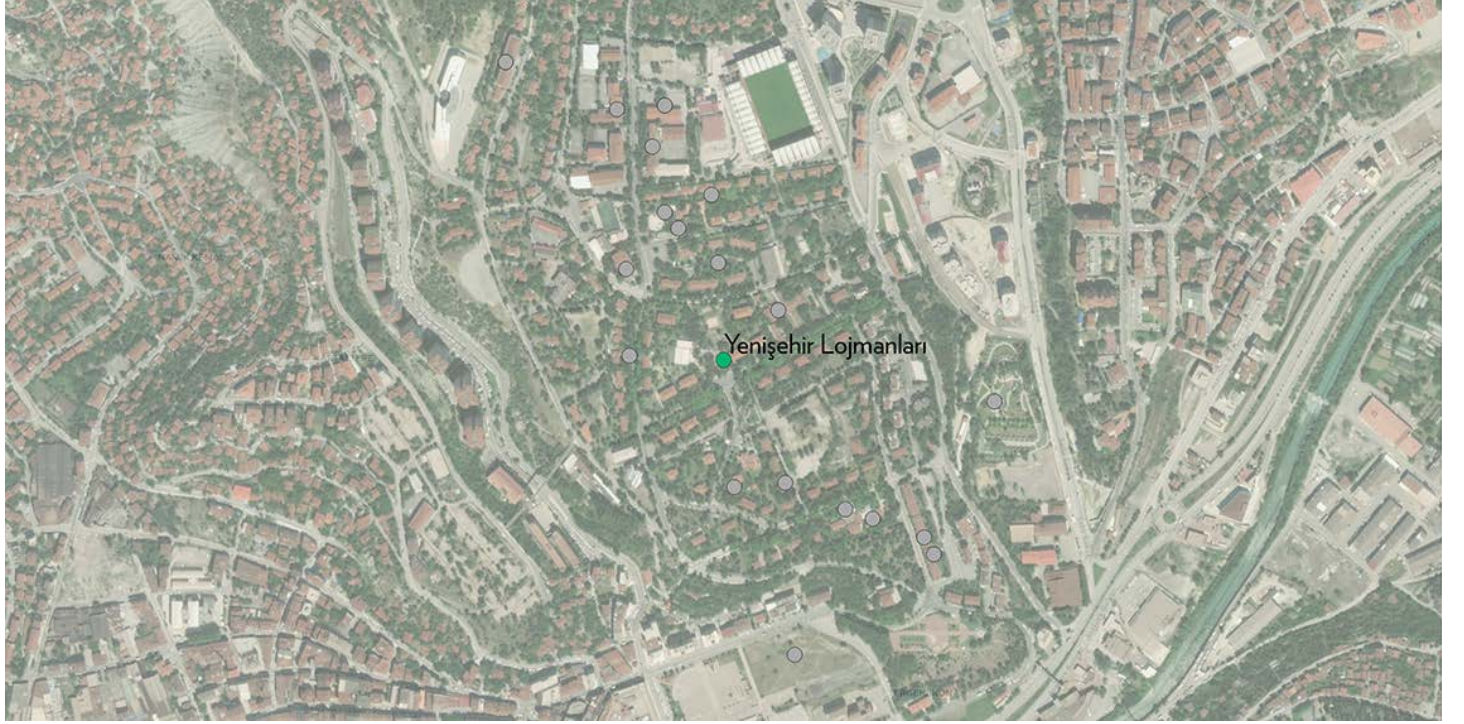
		Ekonomik Değerler			
<b>İşlev</b>	Var	<b>Pazar</b>	Var	<b>Yeniden Kullanım</b>	Var

# Yenişehir Lojmanları

Tarih  
Mayıs 2021

0152,Merkez,Karabük

<b>Yapım Yılı</b>		<b>Orijinal İşlevi</b>	Konaklama	<b>Üretim Alanı</b>	-
<b>Sahibi</b>	Kardemir	<b>Mevcut İşlevi</b>	Konaklama	<b>Ulaşım Sistemi</b>	-
<b>Kullanıcısı</b>	Kardemir	<b>Mimar</b>		<b>Sektörü</b>	-
<b>Yaptıran</b>	Sümerbank	<b>Taşıyıcı Sistem</b>		<b>Kapasitesi</b>	-
<b>İçerisindeki mekanik donatılar</b>	-				



## Değerlendirme

		İç Değerler			
<b>Yaşı</b>	Yok	<b>Tarihsellik</b>	Var	<b>Teknik/Estetik</b>	Var
<b>Orijinallik</b>	Var	<b>Tasarım</b>	Var	<b>İnşaat Yönetimi</b>	Var
<b>Malzeme</b>	Var	<b>Belge</b>	Var	<b>Mekanik Donatılar</b>	Yok

		Dış Değerler			
<b>Sosyokültürel</b>	Var	<b>Estetik</b>	Var	<b>Sembolik</b>	Yok
<b>Politik</b>	Var	<b>Eğitim</b>	Var	<b>Hatıra</b>	Var
<b>Kimlik</b>	Var			<b>Enderlik</b>	Yok

		Ekonomik Değerler			
<b>İşlev</b>	Var	<b>Pazar</b>	Var	<b>Yeniden Kullanım</b>	Var

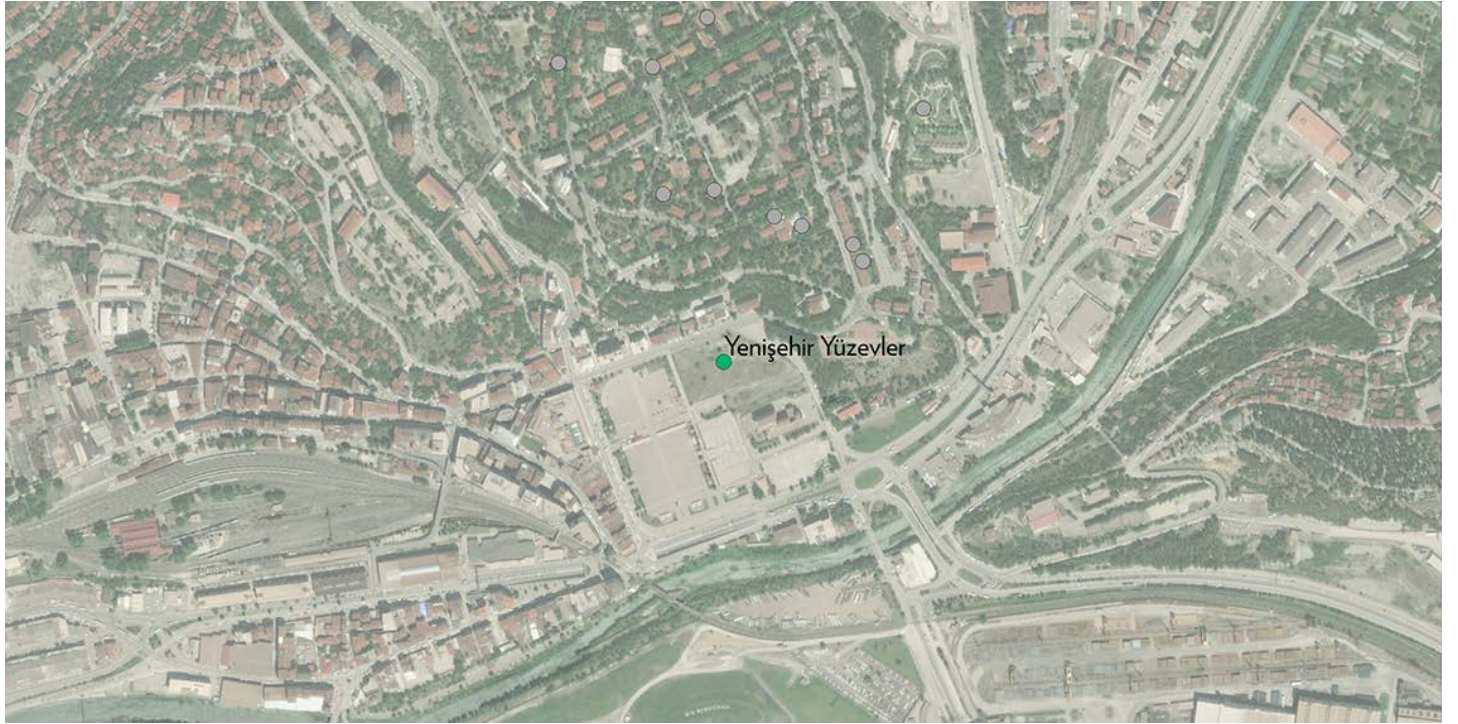


# Yenişehir Yüzevler

Tarih  
Mayıs 2021

0153,Merkez,Karabük

<b>Yapım Yılı</b>	1942	<b>Orijinal İşlevi</b>	Konaklama	<b>Üretim Alanı</b>	-
<b>Sahibi</b>	Kardemir	<b>Mevcut İşlevi</b>	Yok	<b>Ulaşım Sistemi</b>	-
<b>Kullanıcısı</b>	Kardemir	<b>Mimar</b>	Kardemir DÇ Mimarlık Bürosu	<b>Sektörü</b>	-
<b>Yaptıran</b>	Sümerbank	<b>Taşıyıcı Sistem</b>	Betonarme	<b>Kapasitesi</b>	-
<b>İçerisindeki mekanik donatılar</b>	-				



## Değerlendirme

		İç Değerler			
<b>Yaşı</b>	Yok	<b>Tarihsellik</b>	Yok	<b>Teknik/Estetik</b>	Yok
<b>Orijinallik</b>	Var	<b>Tasarım</b>	Var	<b>İnşaat Yönetimi</b>	Var
<b>Malzeme</b>	Yok	<b>Belge</b>	Var	<b>Mekanik Donatılar</b>	Yok

		Dış Değerler			
<b>Sosyokültürel</b>	Var	<b>Estetik</b>	Yok	<b>Sembolik</b>	Var
<b>Politik</b>	Yok	<b>Eğitim</b>	Var	<b>Hatıra</b>	Var
<b>Kimlik</b>	Var			<b>Enderlik</b>	Yok

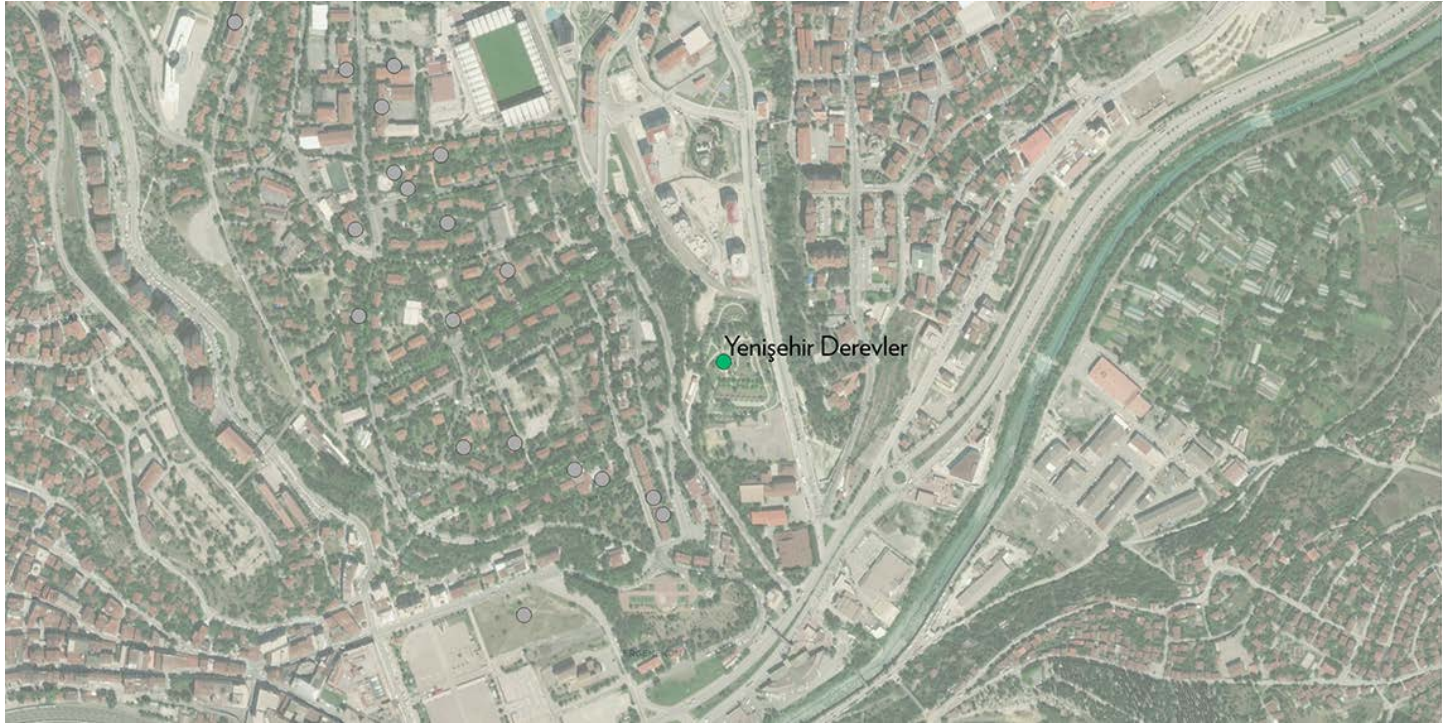
		Ekonomik Değerler			
<b>İşlev</b>	Var	<b>Pazar</b>	Var	<b>Yeniden Kullanım</b>	Var

# Yenişehir Derevler

Tarih  
Mayıs 2021

0154,Merkez,Karabük

<b>Yapım Yılı</b>	1945	<b>Orijinal İşlevi</b>	Konaklama	<b>Üretim Alanı</b>	-
<b>Sahibi</b>	Kardemir	<b>Mevcut İşlevi</b>	Konaklama	<b>Ulaşım Sistemi</b>	-
<b>Kullanıcısı</b>	Kardemir	<b>Mimar</b>	Kardemir DÇ Mimarlık Bürosu	<b>Sektörü</b>	-
<b>Yaptıran</b>	Sümerbank	<b>Taşıyıcı Sistem</b>	Betonarme	<b>Kapasitesi</b>	-
<b>İçerisindeki mekanik donatılar</b>	-				



## Değerlendirme

		İç Değerler			
<b>Yaşı</b>	Var	<b>Tarihsellik</b>	Yok	<b>Teknik/Estetik</b>	Var
<b>Orijinallik</b>	Var	<b>Tasarım</b>	Var	<b>İnşaat Yönetimi</b>	Var
<b>Malzeme</b>	Var	<b>Belge</b>	Var	<b>Mekanik Donatılar</b>	Yok

		Dış Değerler			
<b>Sosyokültürel</b>	Var	<b>Estetik</b>	Var	<b>Sembolik</b>	Var
<b>Politik</b>	Var	<b>Eğitimi</b>	Var	<b>Hatıra</b>	Var
<b>Kimlik</b>	Var			<b>Enderlik</b>	Yok

		Ekonomik Değerler			
<b>İşlev</b>	Var	<b>Pazar</b>	Var	<b>Yeniden Kullanım</b>	Var



# Yenişehir işçi Pavyonları

Tarih  
Mayıs 2021

0155,Merkez,Karabük

<b>Yapım Yılı</b>	-	<b>Orijinal İşlevi</b>	Konaklama	<b>Üretim Alanı</b>	-
<b>Sahibi</b>	Kardemir	<b>Mevcut İşlevi</b>	Konaklama	<b>Ulaşım Sistemi</b>	-
<b>Kullanıcısı</b>	Kardemir	<b>Mimar</b>	Kardemir DÇ Mimarlık Bürosu	<b>Sektörü</b>	-
<b>Yaptıran</b>	Sümerbank	<b>Taşıyıcı Sistem</b>	Betonarme	<b>Kapasitesi</b>	-
<b>İçerisindeki mekanik donatılar</b>	-				



## Değerlendirme

		İç Değerler			
<b>Yaşı</b>	Yok	<b>Tarihsellik</b>	Var	<b>Teknik/Estetik</b>	Var
<b>Orijinallik</b>	Yok	<b>Tasarım</b>	Var	<b>İnşaat Yönetimi</b>	Var
<b>Malzeme</b>	Var	<b>Belge</b>	Var	<b>Mekanik Donatılar</b>	Yok

		Dış Değerler			
<b>Sosyokültürel</b>	Var	<b>Estetik</b>	Var	<b>Sembolik</b>	Var
<b>Politik</b>	Var	<b>Eğitimi</b>	Var	<b>Hatıra</b>	Var
<b>Kimlik</b>	Var			<b>Enderlik</b>	Var

		Ekonomik Değerler			
<b>İşlev</b>	Var	<b>Pazar</b>	Var	<b>Yeniden Kullanım</b>	Var

# Yenişehir amlık Evleri

Tarih  
Mayıs 2021

0156,Merkez,Karabük

<b>Yapım Yılı</b>	1939	<b>Orijinal İşlevi</b>	Konaklama	<b>Üretim Alanı</b>	-
<b>Sahibi</b>	Kardemir	<b>Mevcut İşlevi</b>	Konaklama	<b>Ulaşım Sistemi</b>	-
<b>Kullanıcısı</b>	Kardemir	<b>Mimar</b>	Kardemir DÇ Mimarlık Bürosu	<b>Sektörü</b>	-
<b>Yaptıran</b>	Sümerbank	<b>Taşıyıcı Sistem</b>	Yığma, taş	<b>Kapasitesi</b>	-
<b>İçerisindeki mekanik donatılar</b>	-				



## Değerlendirme

		İç Değerler			
<b>Yaşı</b>	Var	<b>Tarihsellik</b>	Var	<b>Teknik/Estetik</b>	Yok
<b>Orijinallik</b>	Var	<b>Tasarım</b>	Yok	<b>İnşaat Yönetimi</b>	Yok
<b>Malzeme</b>	Yok	<b>Belge</b>	Yok	<b>Mekanik Donatılar</b>	Yok

		Dış Değerler			
<b>Sosyokültürel</b>	Var	<b>Estetik</b>	Var	<b>Sembolik</b>	Yok
<b>Politik</b>	Yok	<b>Eğitim</b>	Yok	<b>Hatıra</b>	Var
<b>Kimlik</b>	Yok			<b>Enderlik</b>	Var

		Ekonomik Değerler			
<b>İşlev</b>	Var	<b>Pazar</b>	Yok	<b>Yeniden Kullanım</b>	Var

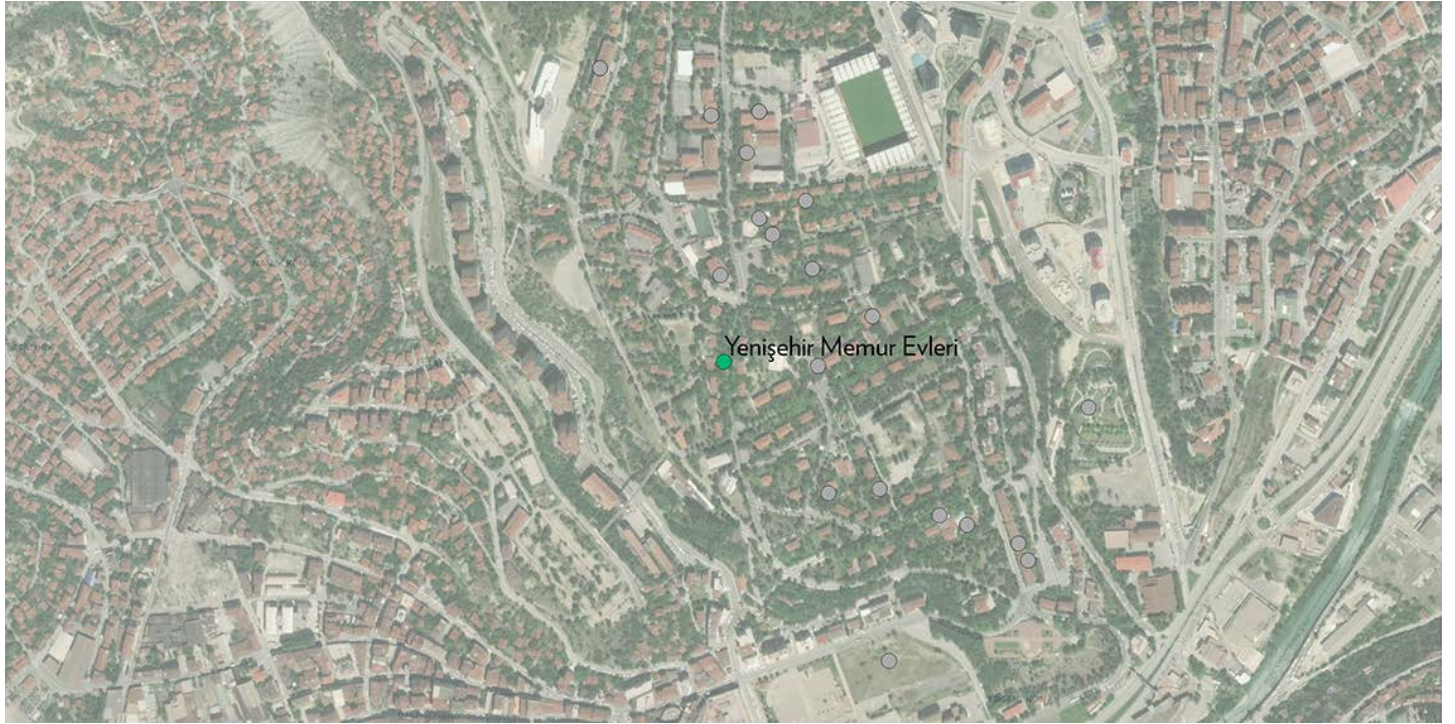


# Yenişehir Memur Evleri

Tarih  
Mayıs 2021

0157,Merkez,Karabük

<b>Yapım Yılı</b>	1936	<b>Orijinal İşlevi</b>	Konaklama	<b>Üretim Alanı</b>	-
<b>Sahibi</b>	Kardemir	<b>Mevcut İşlevi</b>	Konaklama	<b>Ulaşım Sistemi</b>	-
<b>Kullanıcısı</b>	Kardemir	<b>Mimar</b>	Kardemir DÇ Mimarlık Bürosu	<b>Sektörü</b>	-
<b>Yaptıran</b>	Sümerbank	<b>Taşıyıcı Sistem</b>	Betonarme	<b>Kapasitesi</b>	-
<b>İçerisindeki mekanik donatılar</b>	-				



## Değerlendirme

İç Değerler					
<b>Yaşı</b>	Var	<b>Tarihsellik</b>	Var	<b>Teknik/Estetik</b>	Var
<b>Orijinallik</b>	Var	<b>Tasarım</b>	Yok	<b>İnşaat Yönetimi</b>	Yok
<b>Malzeme</b>	Yok	<b>Belge</b>	Var	<b>Mekanik Donatılar</b>	Yok

Dış Değerler					
<b>Sosyokültürel</b>	Var	<b>Estetik</b>	Yok	<b>Sembolik</b>	Var
<b>Politik</b>	Var	<b>Eğitimi</b>	Var	<b>Hatıra</b>	Var
<b>Kimlik</b>	Var			<b>Enderlik</b>	Yok

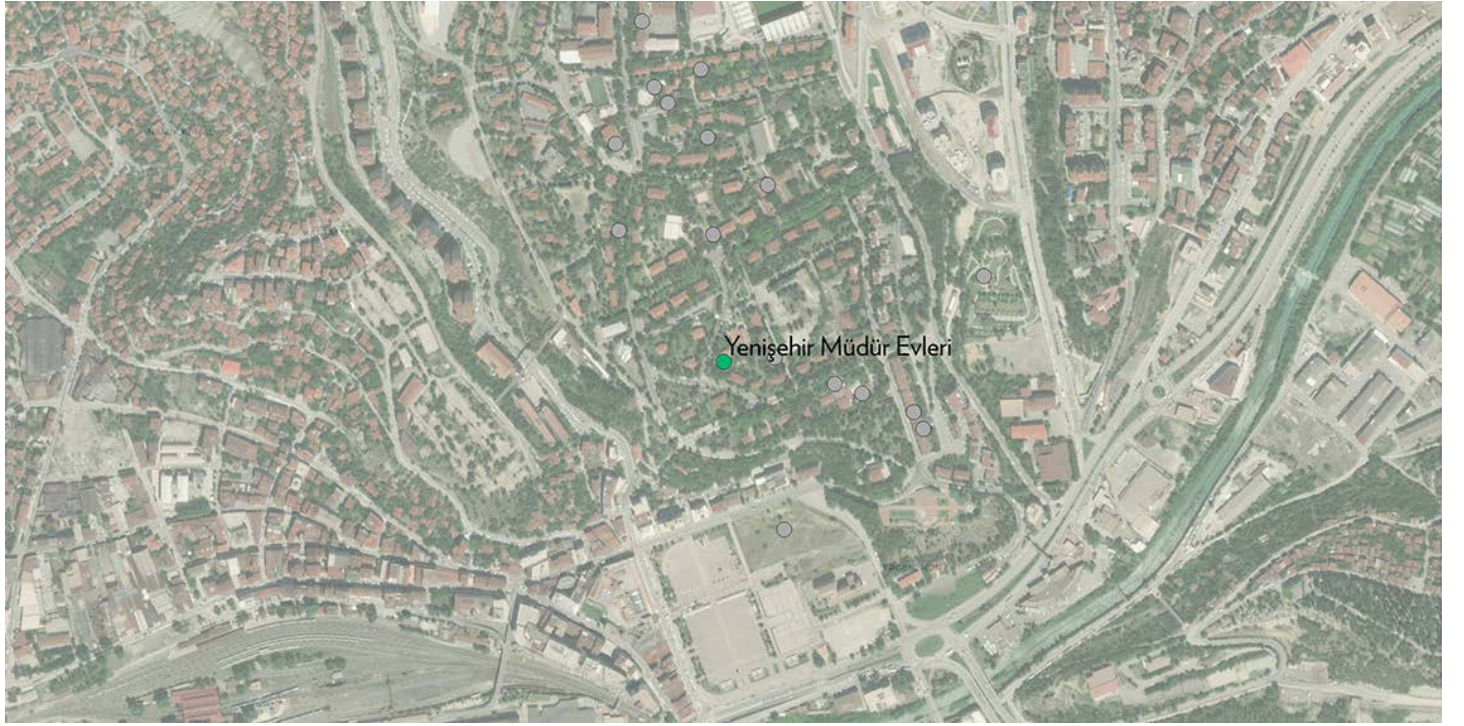
Ekonomik Değerler					
<b>İşlev</b>	Var	<b>Pazar</b>	Var	<b>Yeniden Kullanım</b>	Var

# Yenişehir Müdür Evleri

Tarih  
Mayıs 2021

0158,Merkez,Karabük

<b>Yapım Yılı</b>	1936	<b>Orijinal İşlevi</b>	Konaklama	<b>Üretim Alanı</b>	-
<b>Sahibi</b>	Kardemir	<b>Mevcut İşlevi</b>	Konaklama	<b>Ulaşım Sistemi</b>	-
<b>Kullanıcısı</b>	Kardemir	<b>Mimar</b>	Kardemir DÇ Mimarlık Bürosu	<b>Sektörü</b>	-
<b>Yaptıran</b>	Sümerbank	<b>Taşıyıcı Sistem</b>	Betonarme	<b>Kapasitesi</b>	-
<b>İçerisindeki mekanik donatılar</b>	-				



## Değerlendirme

		İç Değerler			
<b>Yaşı</b>	Var	<b>Tarihsellik</b>	Var	<b>Teknik/Estetik</b>	Var
<b>Orijinallik</b>	Var	<b>Tasarım</b>	Yok	<b>İnşaat Yönetimi</b>	Var
<b>Malzeme</b>	Yok	<b>Belge</b>	Var	<b>Mekanik Donatılar</b>	Yok

		Dış Değerler			
<b>Sosyokültürel</b>	Var	<b>Estetik</b>	Yok	<b>Sembolik</b>	Yok
<b>Politik</b>	Var	<b>Eğitimi</b>	Var	<b>Hatıra</b>	Var
<b>Kimlik</b>	Var			<b>Enderlik</b>	Yok

		Ekonomik Değerler			
<b>İşlev</b>	Var	<b>Pazar</b>	Var	<b>Yeniden Kullanım</b>	Var

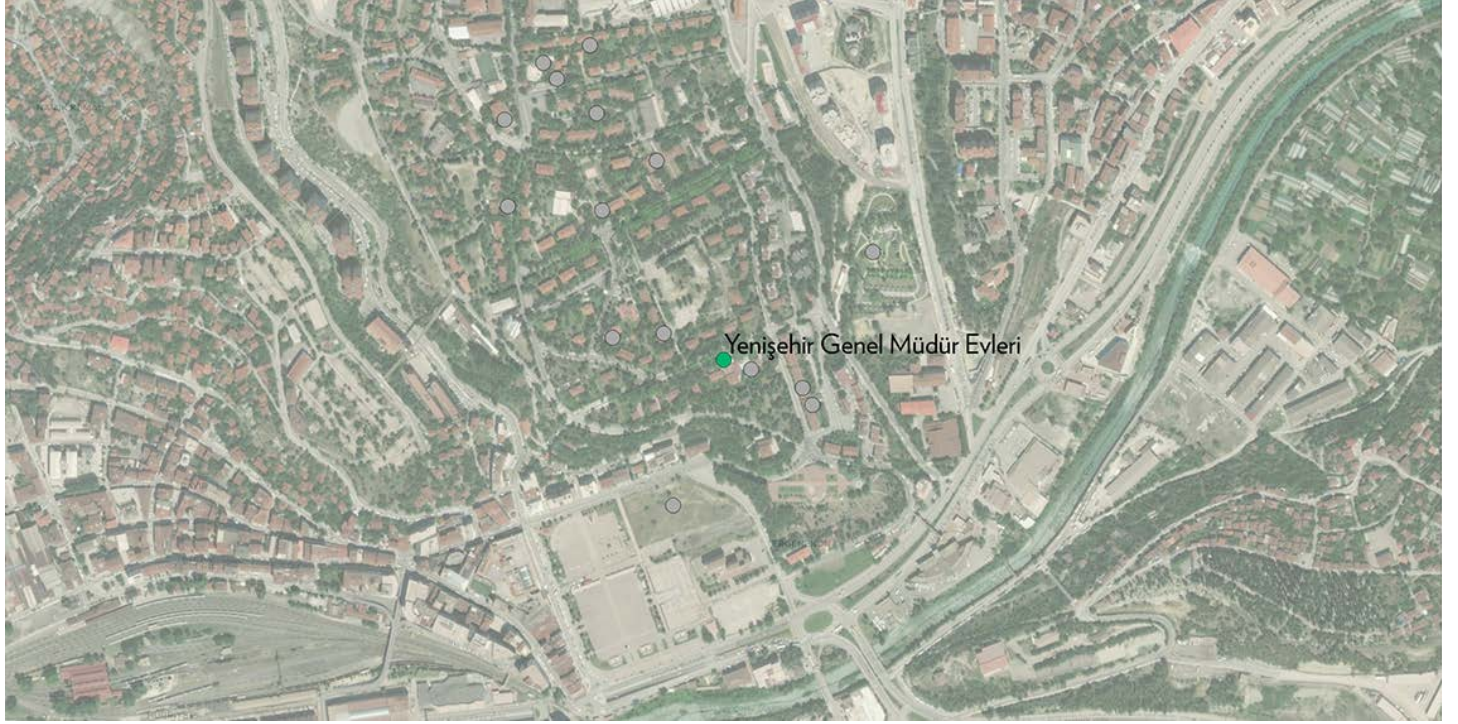


# Yenişehir Genel Müdür Evleri

Tarih  
Mayıs 2021

0159,Merkez,Karabük

<b>Yapım Yılı</b>	1940	<b>Orijinal İşlevi</b>	Konaklama	<b>Üretim Alanı</b>	-
<b>Sahibi</b>	Kardemir	<b>Mevcut İşlevi</b>	Konaklama	<b>Ulaşım Sistemi</b>	-
<b>Kullanıcısı</b>	Kardemir	<b>Mimar</b>	Kardemir DÇ Mimarlık Bürosu	<b>Sektörü</b>	-
<b>Yaptıran</b>	Sümerbank	<b>Taşıyıcı Sistem</b>	Betonarme	<b>Kapasitesi</b>	-
<b>İçerisindeki mekanik donatılar</b>	-				



## Değerlendirme

		İç Değerler			
<b>Yaşı</b>	Yok	<b>Tarihsellik</b>	Yok	<b>Teknik/Estetik</b>	Var
<b>Orijinallik</b>	Var	<b>Tasarım</b>	Yok	<b>İnşaat Yönetimi</b>	Var
<b>Malzeme</b>	Yok	<b>Belge</b>	Var	<b>Mekanik Donatılar</b>	Yok

		Dış Değerler			
<b>Sosyokültürel</b>	Var	<b>Estetik</b>	Yok	<b>Sembolik</b>	Yok
<b>Politik</b>	Yok	<b>Eğitim</b>	Var	<b>Hatıra</b>	Var
<b>Kimlik</b>	Var			<b>Enderlik</b>	Yok

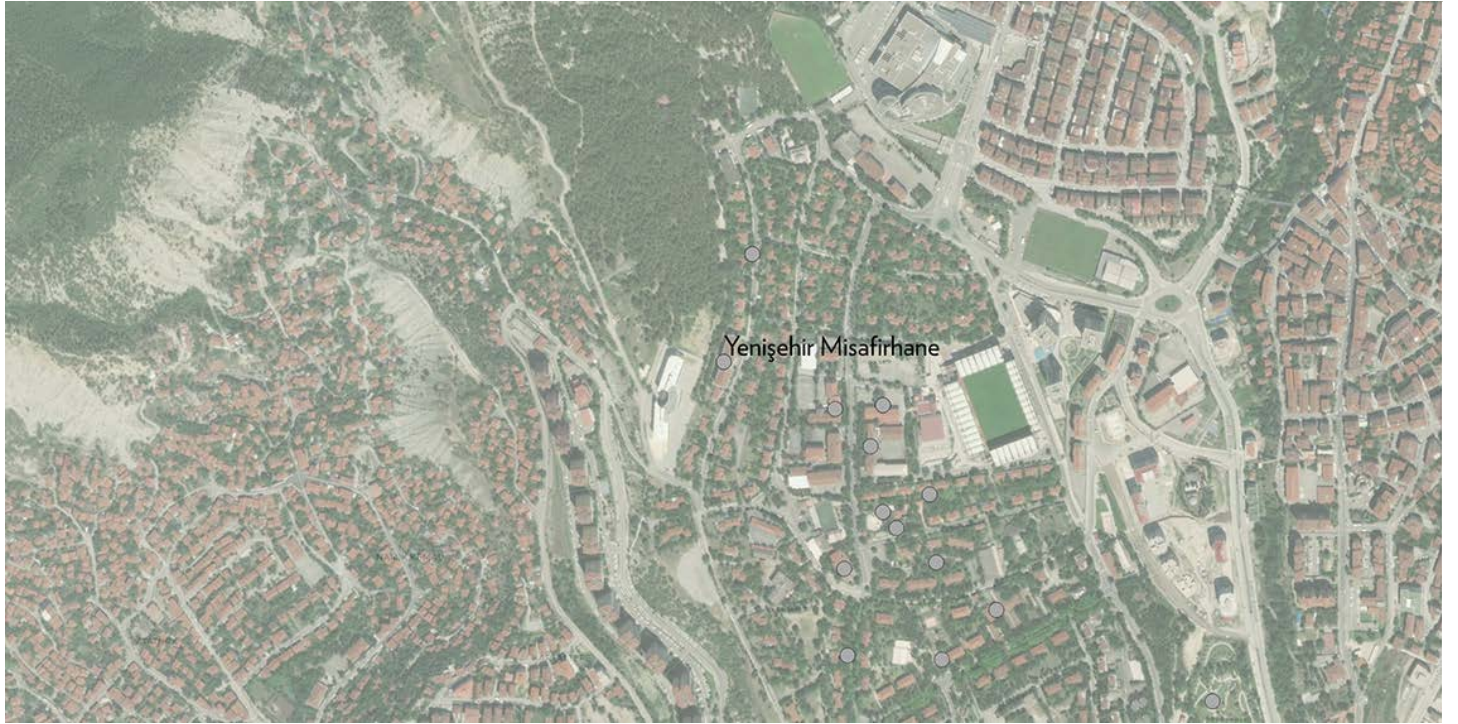
		Ekonomik Değerler			
<b>İşlev</b>	Var	<b>Pazar</b>	Var	<b>Yeniden Kullanım</b>	Var

# Yenişehir Misafırhane

Tarih  
Mayıs 2021

0160,Merkez,Karabük

<b>Yapım Yılı</b>	-	<b>Orijinal İşlevi</b>	Konaklama	<b>Üretim Alanı</b>	-
<b>Sahibi</b>	Kardemir	<b>Mevcut İşlevi</b>	Konaklama	<b>Ulaşım Sistemi</b>	-
<b>Kullanıcısı</b>	Kardemir	<b>Mimar</b>	Kardemir DÇ Mimarlık Bürosu	<b>Sektörü</b>	-
<b>Yaptıran</b>	Sümerbank	<b>Taşıyıcı Sistem</b>	Betonarme	<b>Kapasitesi</b>	-
<b>İçerisindeki mekanik donatılar</b>	-				



## Değerlendirme

		İç Değerler			
<b>Yaşı</b>	Var	<b>Tarihsellik</b>	Yok	<b>Teknik/Estetik</b>	Yok
<b>Orijinallik</b>	Var	<b>Tasarım</b>	Yok	<b>İnşaat Yönetimi</b>	Var
<b>Malzeme</b>	Yok	<b>Belge</b>	Var	<b>Mekanik Donatılar</b>	Yok

		Dış Değerler			
<b>Sosyokültürel</b>	Var	<b>Estetik</b>	Yok	<b>Sembolik</b>	Yok
<b>Politik</b>	Yok	<b>Eğitim</b>	Var	<b>Hatıra</b>	Var
<b>Kimlik</b>	Var			<b>Enderlik</b>	Yok

		Ekonomik Değerler			
<b>İşlev</b>	Var	<b>Pazar</b>	Var	<b>Yeniden Kullanım</b>	Var

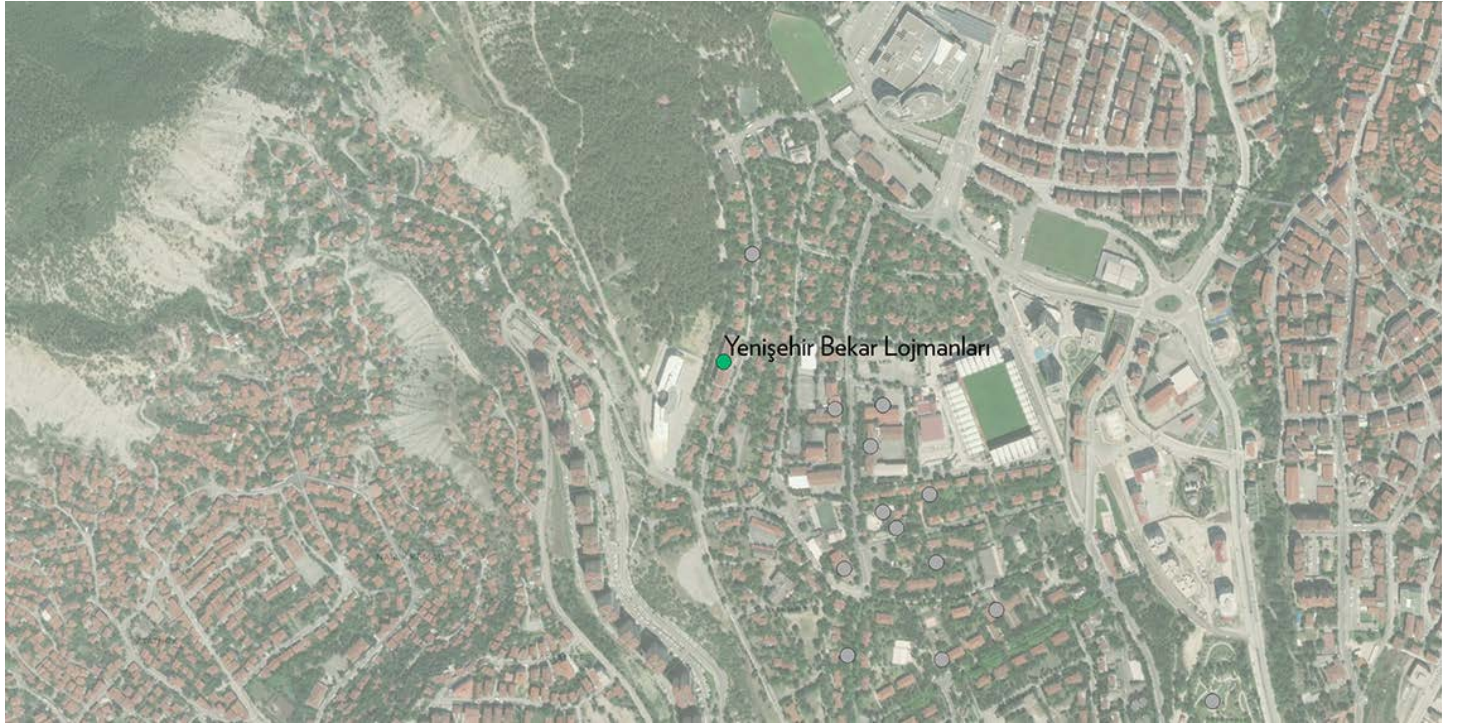


# Yenişehir Bekar Lojmanları

Tarih  
Mayıs 2021

0161,Merkez,Karabük

<b>Yapım Yılı</b>	-	<b>Orijinal İşlevi</b>	Konaklama	<b>Üretim Alanı</b>	-
<b>Sahibi</b>	Kardemir	<b>Mevcut İşlevi</b>	Konaklama	<b>Ulaşım Sistemi</b>	-
<b>Kullanıcısı</b>	Kardemir	<b>Mimar</b>	Munci Tangör	<b>Sektörü</b>	-
<b>Yaptıran</b>	Sümerbank	<b>Taşıyıcı Sistem</b>	Betonarme	<b>Kapasitesi</b>	-
<b>İçerisindeki mekanik donatılar</b>	-				



## Değerlendirme

		İç Değerler			
<b>Yaşı</b>	Var	<b>Tarihsellik</b>	Yok	<b>Teknik/Estetik</b>	Yok
<b>Orijinallik</b>	Var	<b>Tasarım</b>	Yok	<b>İnşaat Yönetimi</b>	Var
<b>Malzeme</b>	Yok	<b>Belge</b>	Var	<b>Mekanik Donatılar</b>	Yok

		Dış Değerler			
<b>Sosyokültürel</b>	Var	<b>Estetik</b>	Yok	<b>Sembolik</b>	Yok
<b>Politik</b>	Yok	<b>Eğitimi</b>	Var	<b>Hatıra</b>	Var
<b>Kimlik</b>	Var			<b>Enderlik</b>	Yok

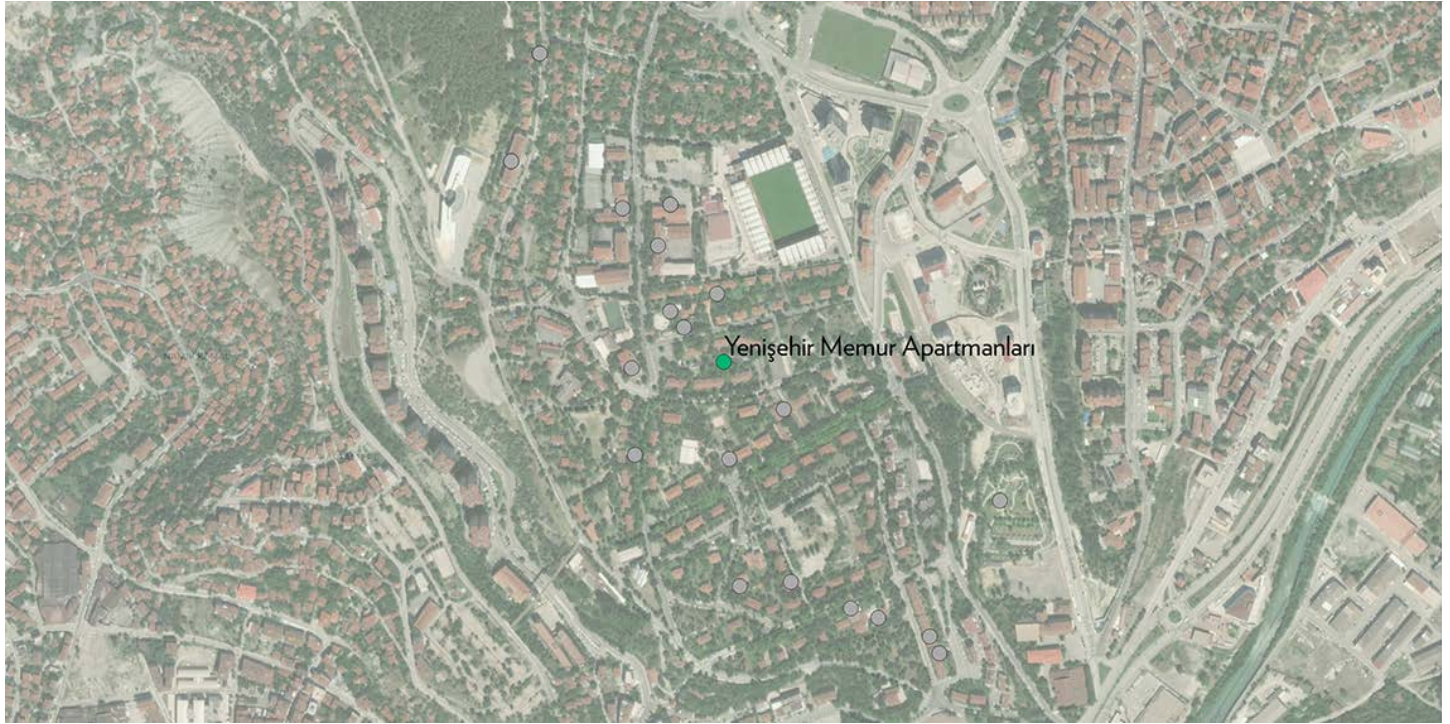
		Ekonomik Değerler			
<b>İşlev</b>	Var	<b>Pazar</b>	Var	<b>Yeniden Kullanım</b>	Var

# Yenişehir Memur Apartmanları

Tarih  
Mayıs 2021

0162,Merkez,Karabük

<b>Yapım Yılı</b>	1945	<b>Örijinal İşlevi</b>	Konaklama	<b>Üretim Alanı</b>	-
<b>Sahibi</b>	Kardemir	<b>Mevcut İşlevi</b>	Konaklama	<b>Ulaşım Sistemi</b>	-
<b>Kullanıcısı</b>	Kardemir	<b>Mimar</b>		<b>Sektörü</b>	-
<b>Yaptıran</b>	Sümerbank	<b>Taşıyıcı Sistem</b>	Betonarme	<b>Kapasitesi</b>	-
<b>İçerisindeki mekanik donatılar</b>	-				



## Değerlendirme

		İç Değerler			
<b>Yaşı</b>	Var	<b>Tarihsellik</b>	Yok	<b>Teknik/Estetik</b>	Yok
<b>Örijinallik</b>	Var	<b>Tasarım</b>	Yok	<b>İnşaat Yönetimi</b>	Var
<b>Malzeme</b>	Yok	<b>Belge</b>	Var	<b>Mekanik Donatılar</b>	Yok

		Dış Değerler			
<b>Sosyokültürel</b>	Var	<b>Estetik</b>	Yok	<b>Sembolik</b>	Yok
<b>Politik</b>	Yok	<b>Eğitimi</b>	Var	<b>Hatıra</b>	Var
<b>Kimlik</b>	Var			<b>Enderlik</b>	Yok

		Ekonomik Değerler			
<b>İşlev</b>	Var	<b>Pazar</b>	Var	<b>Yeniden Kullanım</b>	Var

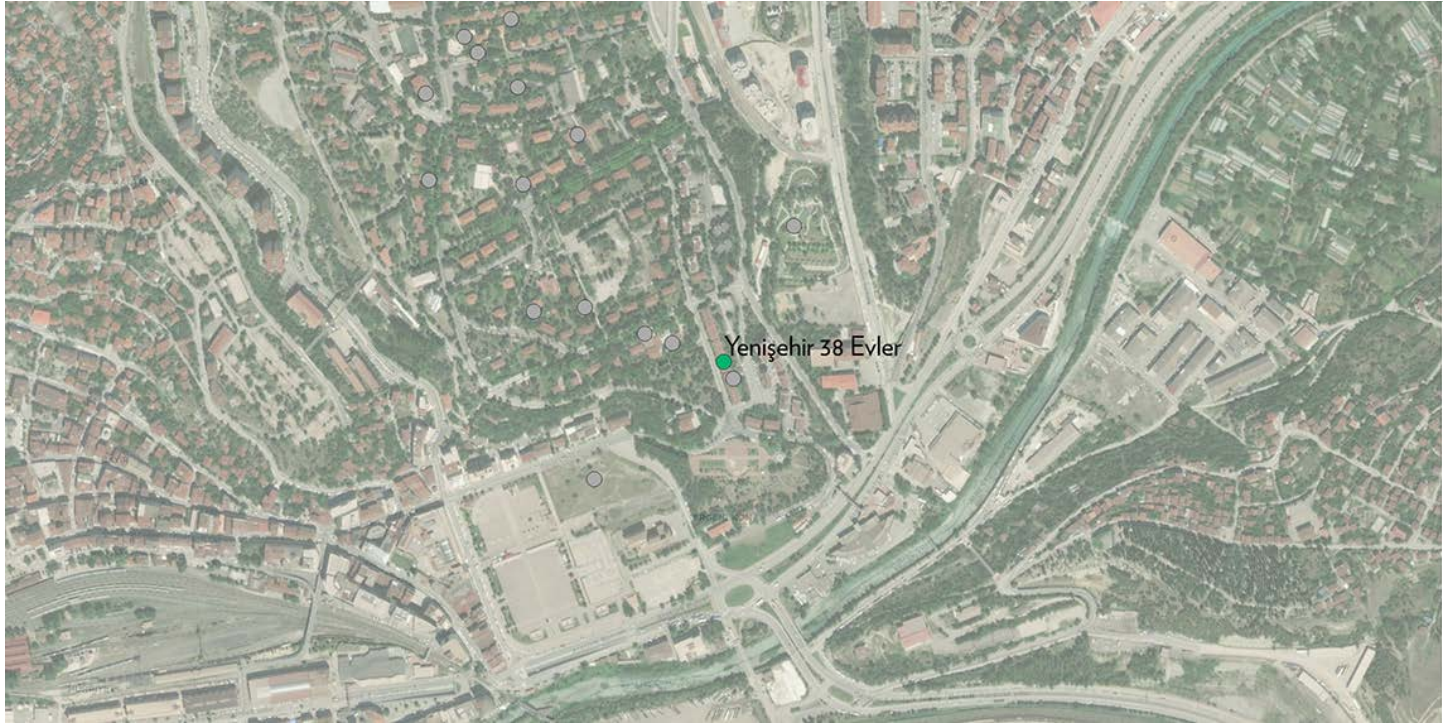


# Yenişehir 38 Evler

Tarih  
Mayıs 2021

0163,Merkez,Karabük

<b>Yapım Yılı</b>	1952	<b>Orijinal İşlevi</b>	Konaklama	<b>Üretim Alanı</b>	-
<b>Sahibi</b>	Kardemir	<b>Mevcut İşlevi</b>	Konaklama	<b>Ulaşım Sistemi</b>	-
<b>Kullanıcısı</b>	Kardemir	<b>Mimar</b>		<b>Sektörü</b>	-
<b>Yaptıran</b>	Sümerbank	<b>Taşıyıcı Sistem</b>	Betonarme	<b>Kapasitesi</b>	-
<b>İçerisindeki mekanik donatılar</b>	-				



## Değerlendirme

		İç Değerler			
<b>Yaşı</b>	Var	<b>Tarihsellik</b>	Var	<b>Teknik/Estetik</b>	Var
<b>Orijinallik</b>	Var	<b>Tasarım</b>	Var	<b>İnşaat Yönetimi</b>	Var
<b>Malzeme</b>	Var	<b>Belge</b>	Var	<b>Mekanik Donatılar</b>	Var

		Dış Değerler			
<b>Sosyokültürel</b>	Var	<b>Estetik</b>	Var	<b>Sembolik</b>	Var
<b>Politik</b>	Var	<b>Eğitim</b>	Var	<b>Hatıra</b>	Var
<b>Kimlik</b>	Var			<b>Enderlik</b>	Var

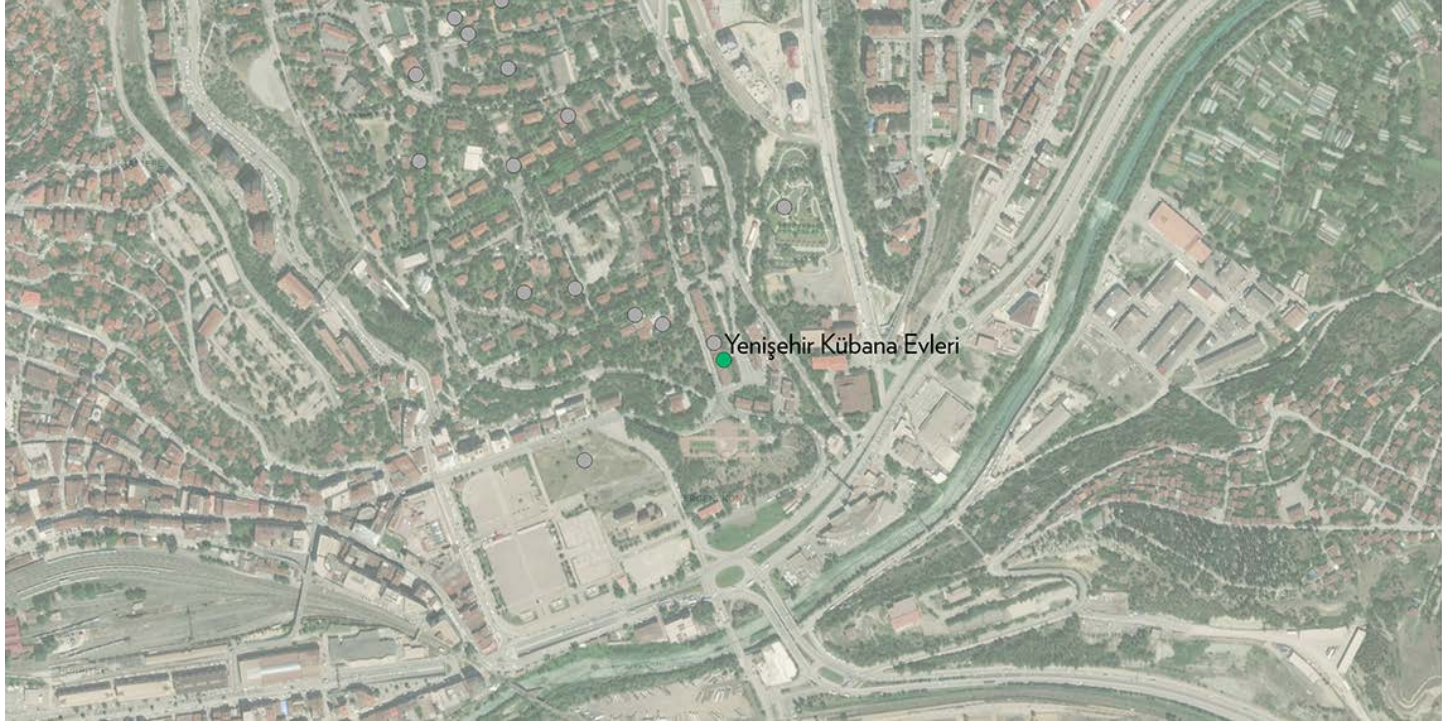
		Ekonomik Değerler			
<b>İşlev</b>	Yok	<b>Pazar</b>	Var	<b>Yeniden Kullanım</b>	Yok

# Yenişehir Kübana Evleri

Tarih  
Mayıs 2021

0164,Merkez,Karabük

<b>Yapım Yılı</b>	1959	<b>Orijinal İşlevi</b>	Konaklama	<b>Üretim Alanı</b>	-
<b>Sahibi</b>	Kardemir	<b>Mevcut İşlevi</b>	Konaklama	<b>Ulaşım Sistemi</b>	-
<b>Kullanıcısı</b>	Kardemir	<b>Mimar</b>	Munci Tangör	<b>Sektörü</b>	-
<b>Yaptıran</b>	Sümerbank	<b>Taşıyıcı Sistem</b>	Betonarme	<b>Kapasitesi</b>	-
<b>İçerisindeki mekanik donatılar</b>	-				



## Değerlendirme

		İç Değerler			
<b>Yaşı</b>	Var	<b>Tarihsellik</b>	Yok	<b>Teknik/Estetik</b>	Var
<b>Orijinallik</b>	Var	<b>Tasarım</b>	Var	<b>İnşaat Yönetimi</b>	Var
<b>Malzeme</b>	Var	<b>Belge</b>	Var	<b>Mekanik Donatılar</b>	Var

		Dış Değerler			
<b>Sosyokültürel</b>	Var	<b>Estetik</b>	Var	<b>Sembolik</b>	Var
<b>Politik</b>	Yok	<b>Eğitim</b>	Var	<b>Hatıra</b>	Var
<b>Kimlik</b>	Var			<b>Enderlik</b>	Var

		Ekonomik Değerler			
<b>İşlev</b>	Var	<b>Pazar</b>	Var	<b>Yeniden Kullanım</b>	Var

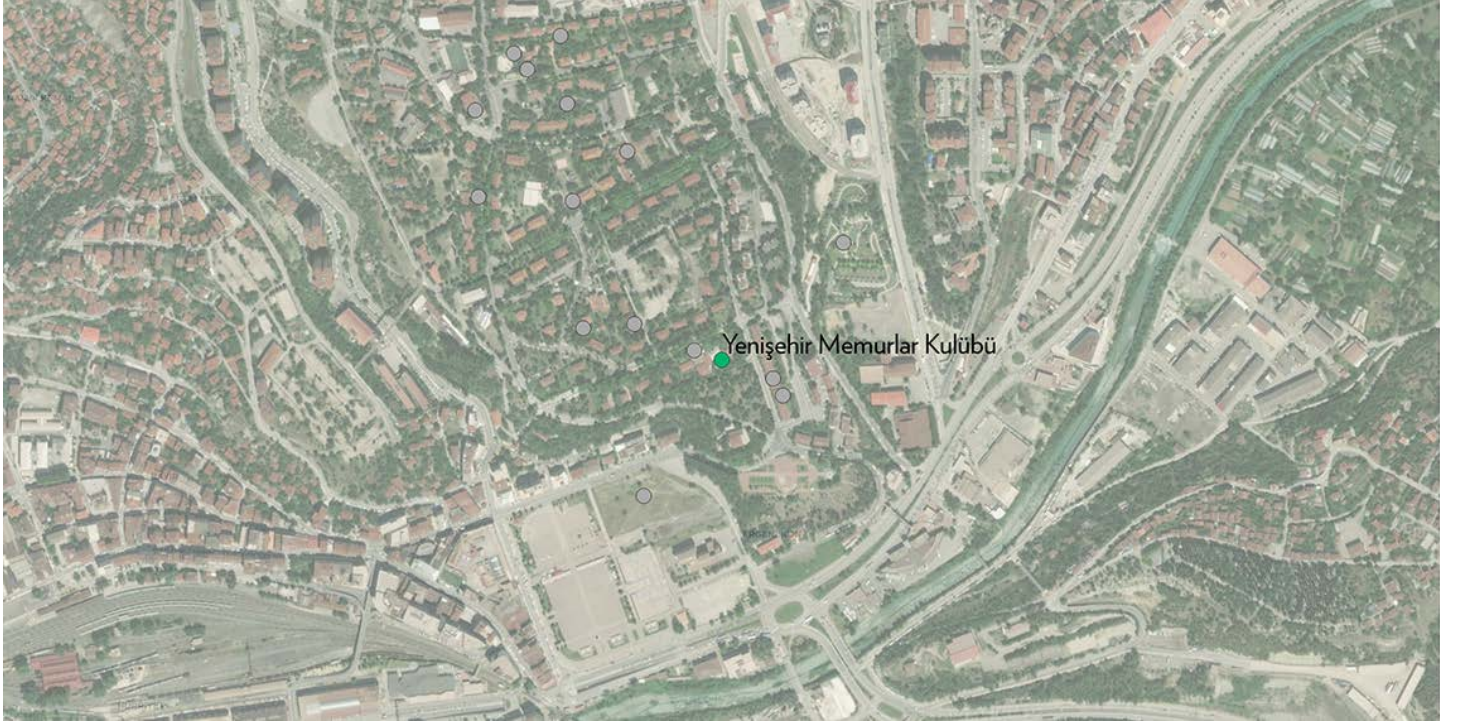


# Yenişehir Memurlar Kulübü

Tarih  
Mayıs 2021

0165,Merkez,Karabük

<b>Yapım Yılı</b>	-	<b>Orijinal İşlevi</b>	Sosyal Tesis	<b>Üretim Alanı</b>	-
<b>Sahibi</b>	Kardemir	<b>Mevcut İşlevi</b>	Sosyal Tesis	<b>Ulaşım Sistemi</b>	-
<b>Kullanıcısı</b>	Kardemir	<b>Mimar</b>		<b>Sektörü</b>	-
<b>Yaptıran</b>	Sümerbank	<b>Taşıyıcı Sistem</b>	Betonarme	<b>Kapasitesi</b>	-
<b>İçerisindeki mekanik donatılar</b>	-				



## Değerlendirme

		İç Değerler			
<b>Yaşı</b>	Yok	<b>Tarihsellik</b>	Var	<b>Teknik/Estetik</b>	Var
<b>Orijinallik</b>	Var	<b>Tasarım</b>	Var	<b>İnşaat Yönetimi</b>	Var
<b>Malzeme</b>	Var	<b>Belge</b>	Var	<b>Mekanik Donatılar</b>	Var

		Dış Değerler			
<b>Sosyokültürel</b>	Var	<b>Estetik</b>	Var	<b>Sembolik</b>	Var
<b>Politik</b>	Var	<b>Eğitimi</b>	Var	<b>Hatıra</b>	Var
<b>Kimlik</b>	Var			<b>Enderlik</b>	Var

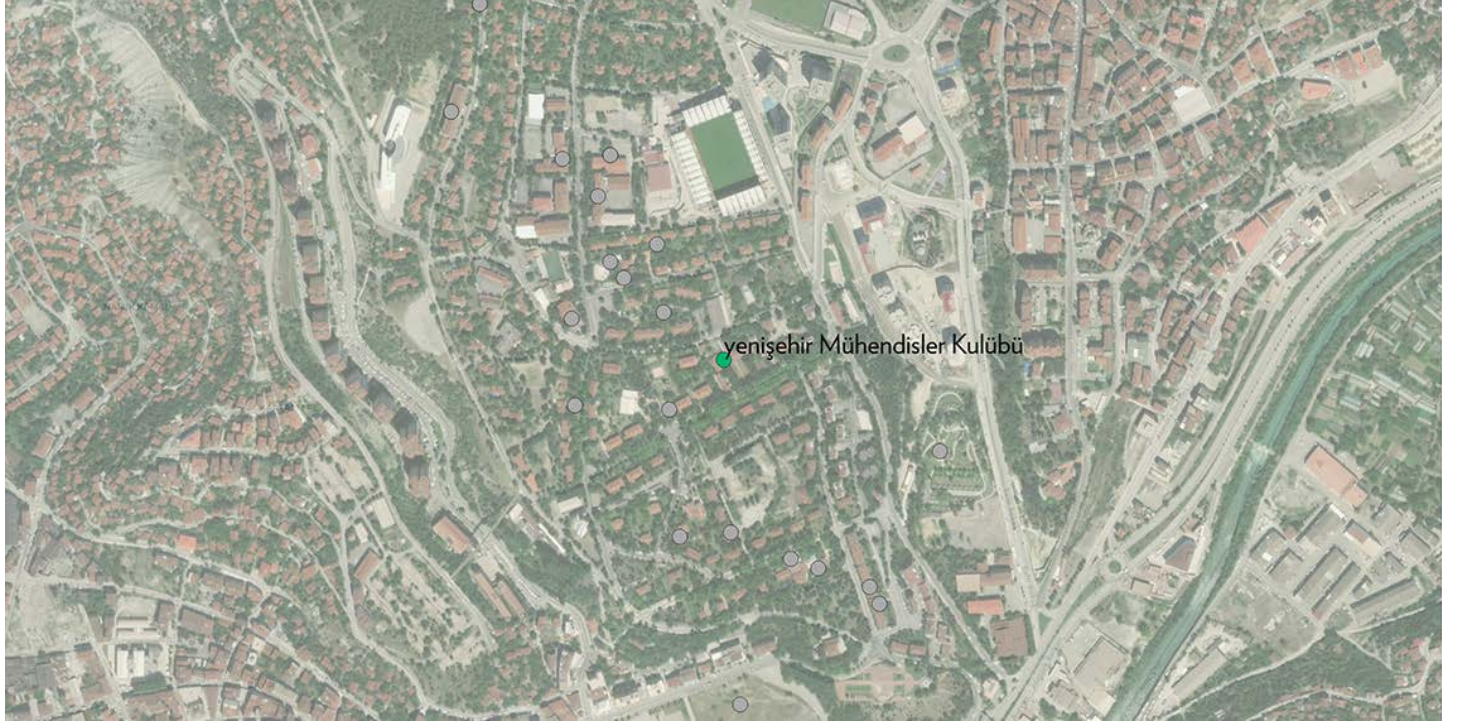
		Ekonomik Değerler			
<b>İşlev</b>	Var	<b>Pazar</b>	Var	<b>Yeniden Kullanım</b>	Var

# Yenişehir Mühendisler Kulübü

Tarih  
Mayıs 2021

0166,Merkez,Karabük

<b>Yapım Yılı</b>	-	<b>Orijinal İşlevi</b>	Sosyal Tesis	<b>Üretim Alanı</b>	-
<b>Sahibi</b>	Kardemir	<b>Mevcut İşlevi</b>	Sosyal Tesis	<b>Ulaşım Sistemi</b>	-
<b>Kullanıcısı</b>	Kardemir	<b>Mimar</b>		<b>Sektörü</b>	-
<b>Yaptıran</b>	Sümerbank	<b>Taşıyıcı Sistem</b>	Betonarme	<b>Kapasitesi</b>	-
<b>İçerisindeki mekanik donatılar</b>	-				



## Değerlendirme

		İç Değerler			
<b>Yaşı</b>	Yok	<b>Tarihsellik</b>	Var	<b>Teknik/Estetik</b>	Var
<b>Orijinallik</b>	Var	<b>Tasarım</b>	Var	<b>İnşaat Yönetimi</b>	Var
<b>Malzeme</b>	Var	<b>Belge</b>	Var	<b>Mekanik Donatılar</b>	Var

		Dış Değerler			
<b>Sosyokültürel</b>	Var	<b>Estetik</b>	Var	<b>Sembolik</b>	Var
<b>Politik</b>	Var	<b>Eğitimi</b>	Var	<b>Hatıra</b>	Var
<b>Kimlik</b>	Var			<b>Enderlik</b>	Var

		Ekonomik Değerler			
<b>İşlev</b>	Var	<b>Pazar</b>	Var	<b>Yeniden Kullanım</b>	Var



# Yenişehir Gençlik Kulübü

Tarih  
Mayıs 2021

0167,Merkez,Karabük

<b>Yapım Yılı</b>	-	<b>Orijinal İşlevi</b>	Sosyal Tesis	<b>Üretim Alanı</b>	-
<b>Sahibi</b>	Kardemir	<b>Mevcut İşlevi</b>	Sosyal Tesis	<b>Ulaşım Sistemi</b>	-
<b>Kullanıcısı</b>	Kardemir	<b>Mimar</b>		<b>Sektörü</b>	-
<b>Yaptıran</b>	Sümerbank	<b>Taşıyıcı Sistem</b>	Betonarme	<b>Kapasitesi</b>	-
<b>İçerisindeki mekanik donatılar</b>	-				



## Değerlendirme

		İç Değerler			
<b>Yaşı</b>	Var	<b>Tarihsellik</b>	Yok	<b>Teknik/Estetik</b>	Var
<b>Orijinallik</b>	Var	<b>Tasarım</b>	Yok	<b>İnşaat Yönetimi</b>	Var
<b>Malzeme</b>	Yok	<b>Belge</b>	Var	<b>Mekanik Donatılar</b>	Yok

		Dış Değerler			
<b>Sosyokültürel</b>	Var	<b>Estetik</b>	Yok	<b>Sembolik</b>	Var
<b>Politik</b>	Yok	<b>Eğitimi</b>	Var	<b>Hatıra</b>	Var
<b>Kimlik</b>	Var			<b>Enderlik</b>	Var

		Ekonomik Değerler			
<b>İşlev</b>	Var	<b>Pazar</b>	Var	<b>Yeniden Kullanım</b>	Var

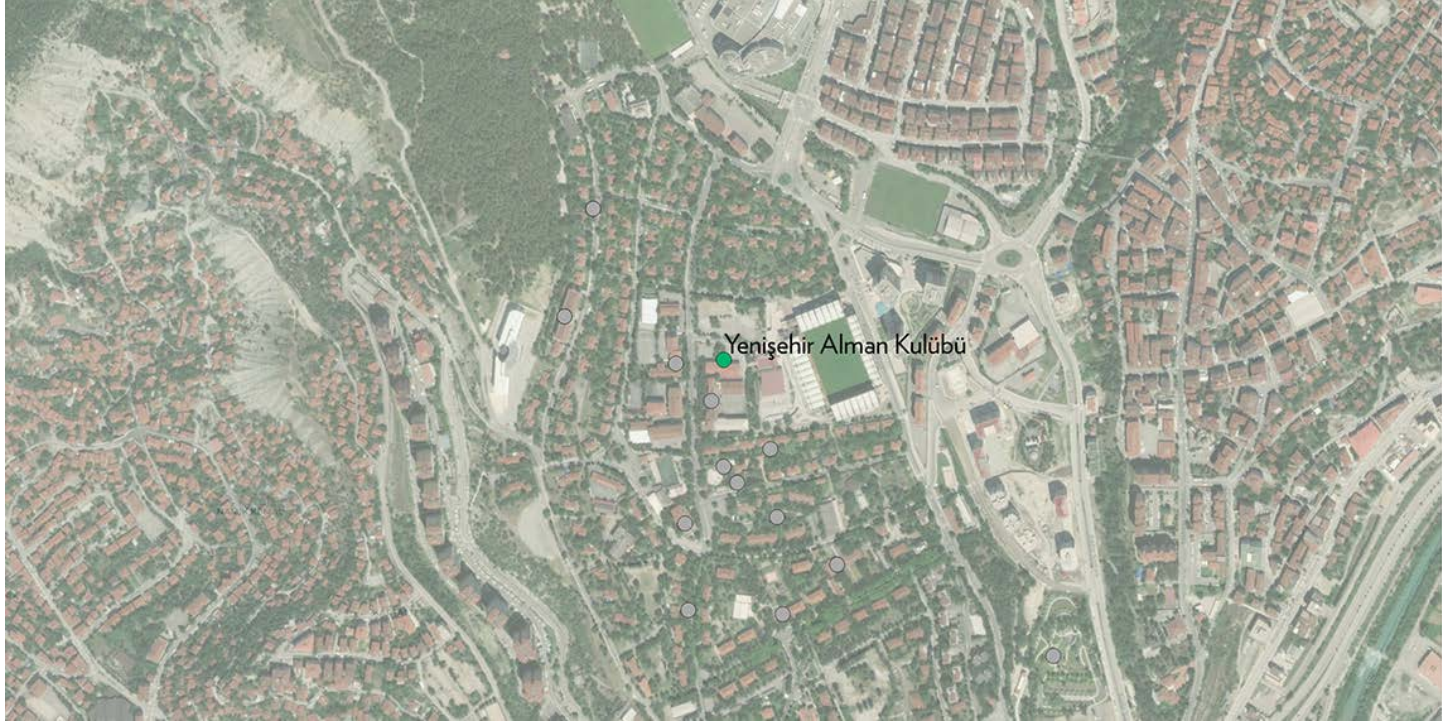


# Yenişehir Alman Kulübü

Tarih  
Mayıs 2021

0168,Merkez,Karabük

<b>Yapım Yılı</b>	-	<b>Orijinal İşlevi</b>	Sosyal Tesis	<b>Üretim Alanı</b>	-
<b>Sahibi</b>	Kardemir	<b>Mevcut İşlevi</b>	Sosyal Tesis	<b>Ulaşım Sistemi</b>	-
<b>Kullanıcısı</b>	Kardemir	<b>Mimar</b>		<b>Sektörü</b>	-
<b>Yaptıran</b>	Sümerbank	<b>Taşıyıcı Sistem</b>	Betonarme	<b>Kapasitesi</b>	-
<b>İçerisindeki mekanik donatılar</b>	-				



## Değerlendirme

		İç Değerler			
<b>Yaşı</b>	Yok	<b>Tarihsellik</b>	Var	<b>Teknik/Estetik</b>	Var
<b>Orijinallik</b>	Var	<b>Tasarım</b>	Var	<b>İnşaat Yönetimi</b>	Var
<b>Malzeme</b>	Var	<b>Belge</b>	Var	<b>Mekanik Donatılar</b>	Yok

		Dış Değerler			
<b>Sosyokültürel</b>	Var	<b>Estetik</b>	Var	<b>Sembolik</b>	Yok
<b>Politik</b>	Var	<b>Eğitimi</b>	Var	<b>Hatıra</b>	Var
<b>Kimlik</b>	Var			<b>Enderlik</b>	Yok

		Ekonomik Değerler			
<b>İşlev</b>	Var	<b>Pazar</b>	Var	<b>Yeniden Kullanım</b>	Var

# Yenişehir Havuzlu Bahçe

Tarih  
Mayıs 2021

0169,Merkez,Karabük

<b>Yapım Yılı</b>	-	<b>Orijinal İşlevi</b>	Sosyal Tesis	<b>Üretim Alanı</b>	-
<b>Sahibi</b>	Kardemir	<b>Mevcut İşlevi</b>	Sosyal Tesis	<b>Ulaşım Sistemi</b>	-
<b>Kullanıcısı</b>	Kardemir	<b>Mimar</b>	Munci Tangör	<b>Sektörü</b>	-
<b>Yaptıran</b>	Sümerbank	<b>Taşıyıcı Sistem</b>	Karma	<b>Kapasitesi</b>	-
<b>İçerisindeki mekanik donatılar</b>	-				



## Değerlendirme

		İç Değerler			
<b>Yaşı</b>	Yok	<b>Tarihsellik</b>	Yok	<b>Teknik/Estetik</b>	Yok
<b>Orijinallik</b>	Var	<b>Tasarım</b>	Var	<b>İnşaat Yönetimi</b>	Var
<b>Malzeme</b>	Yok	<b>Belge</b>	Var	<b>Mekanik Donatılar</b>	Yok

		Dış Değerler			
<b>Sosyokültürel</b>	Var	<b>Estetik</b>	Yok	<b>Sembolik</b>	Var
<b>Politik</b>	Yok	<b>Eğitim</b>	Var	<b>Hatıra</b>	Var
<b>Kimlik</b>	Var			<b>Enderlik</b>	Yok

		Ekonomik Değerler			
<b>İşlev</b>	Var	<b>Pazar</b>	Var	<b>Yeniden Kullanım</b>	Var

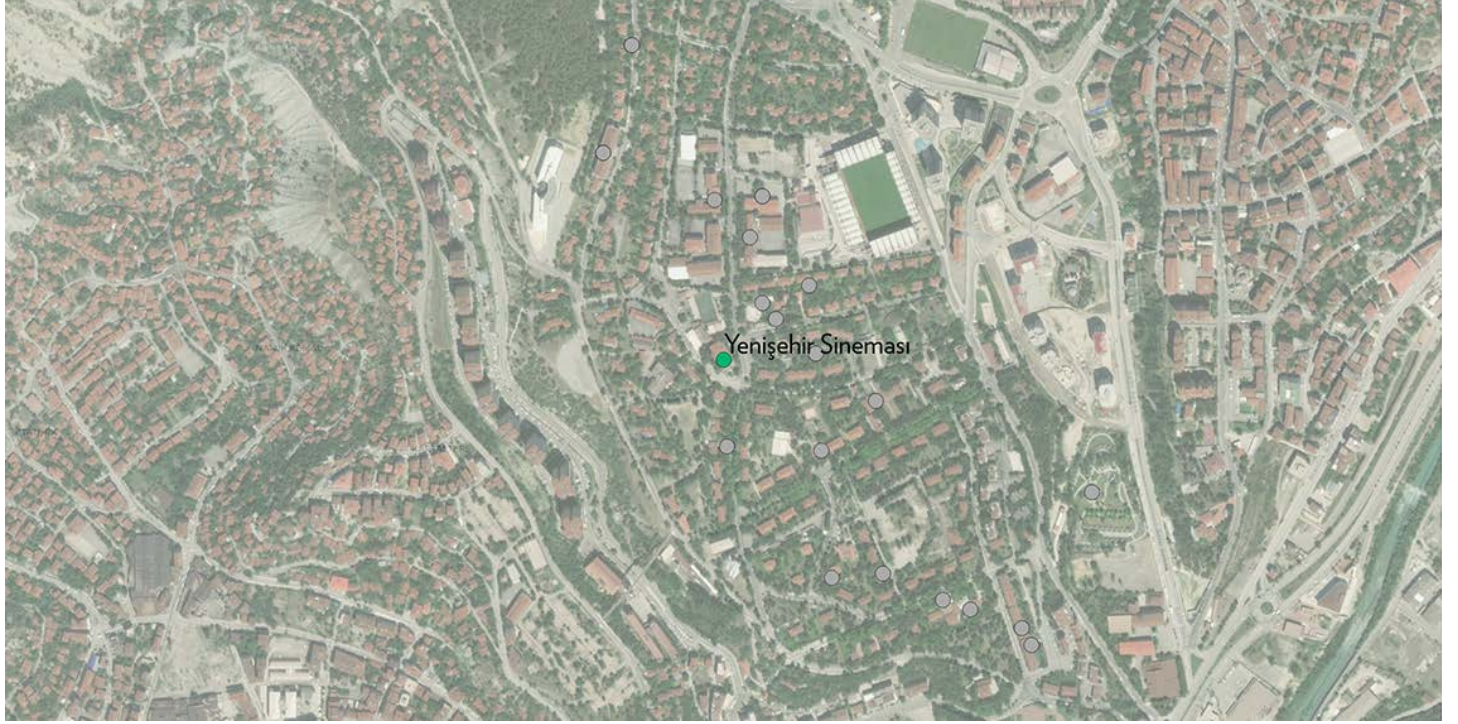


# Yenişehir Sineması

Tarih  
Mayıs 2021

0170,Merkez,Karabük

<b>Yapım Yılı</b>	1953	<b>Orijinal İşlevi</b>	Sosyal Tesis	<b>Üretim Alanı</b>	-
<b>Sahibi</b>	Kardemir	<b>Mevcut İşlevi</b>	Yok	<b>Ulaşım Sistemi</b>	-
<b>Kullanıcısı</b>	Kardemir	<b>Mimar</b>	Munci Tangör	<b>Sektörü</b>	-
<b>Yaptıran</b>	Sümerbank	<b>Taşıyıcı Sistem</b>	Betonarme	<b>Kapasitesi</b>	-
<b>İçerisindeki mekanik donatılar</b>	-				



## Değerlendirme

		İç Değerler			
<b>Yaşı</b>	Yok	<b>Tarihsellik</b>	Var	<b>Teknik/Estetik</b>	Var
<b>Orijinallik</b>	Yok	<b>Tasarım</b>	Var	<b>İnşaat Yönetimi</b>	Var
<b>Malzeme</b>	Var	<b>Belge</b>	Var	<b>Mekanik Donatılar</b>	Yok

		Dış Değerler			
<b>Sosyokültürel</b>	Var	<b>Estetik</b>	Var	<b>Sembolik</b>	Var
<b>Politik</b>	Var	<b>Eğitimi</b>	Var	<b>Hatıra</b>	Var
<b>Kimlik</b>	Var			<b>Enderlik</b>	Var

		Ekonomik Değerler			
<b>İşlev</b>	Var	<b>Pazar</b>	Var	<b>Yeniden Kullanım</b>	Var

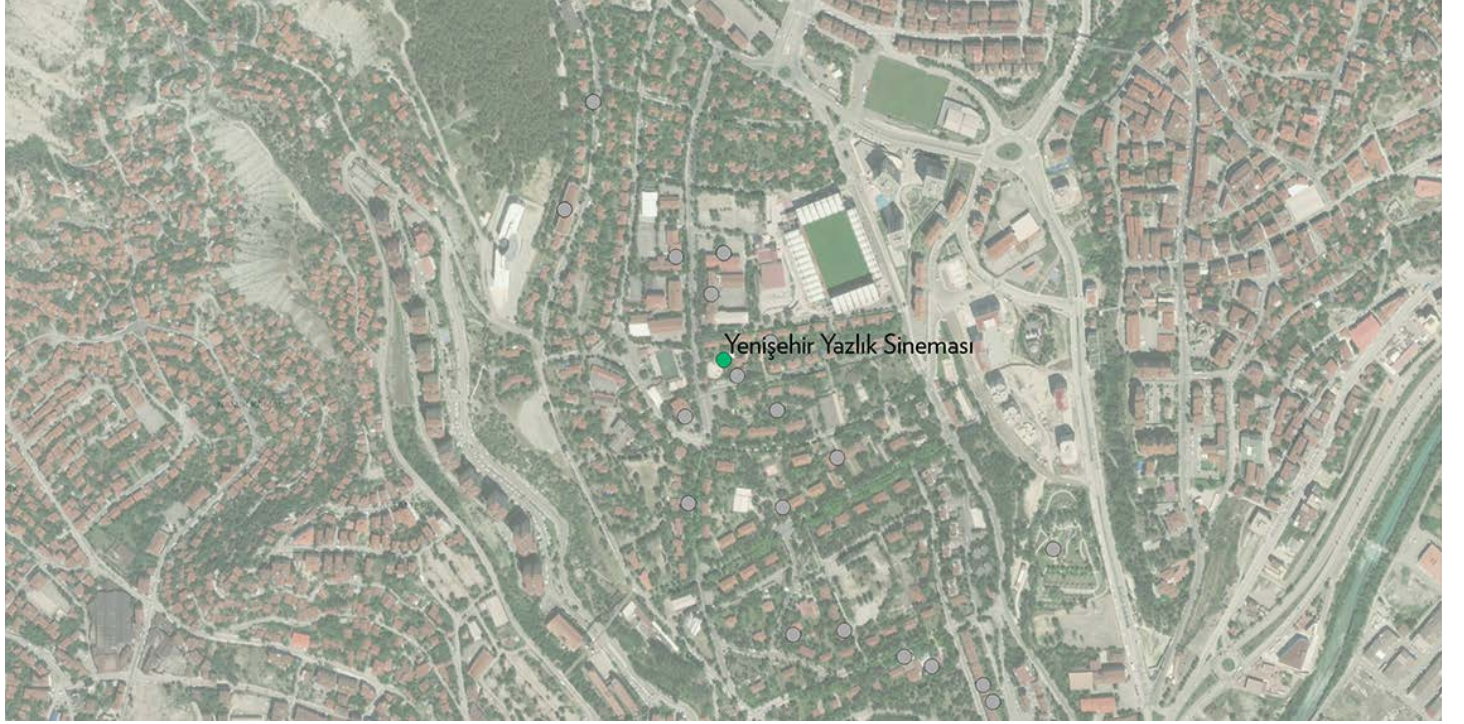


# Yenişehir Yazlık Sineması

Tarih  
Mayıs 2021

0171,Merkez,Karabük

<b>Yapım Yılı</b>	1958	<b>Orijinal İşlevi</b>	Sosyal Tesis	<b>Üretim Alanı</b>	-
<b>Sahibi</b>	Kardemir	<b>Mevcut İşlevi</b>	Yok	<b>Ulaşım Sistemi</b>	-
<b>Kullanıcısı</b>	Kardemir	<b>Mimar</b>	Munci Tangör	<b>Sektörü</b>	-
<b>Yaptıran</b>	Sümerbank	<b>Taşıyıcı Sistem</b>	Betonarme	<b>Kapasitesi</b>	-
<b>İçerisindeki mekanik donatılar</b>	-				



## Değerlendirme

İç Değerler					
<b>Yaşı</b>	Var	<b>Tarihsellik</b>	Var	<b>Teknik/Estetik</b>	Yok
<b>Orijinallik</b>	Var	<b>Tasarım</b>	Yok	<b>İnşaat Yönetimi</b>	Yok
<b>Malzeme</b>	Yok	<b>Belge</b>	Yok	<b>Mekanik Donatılar</b>	Yok

Dış Değerler					
<b>Sosyokültürel</b>	Var	<b>Estetik</b>	Var	<b>Sembolik</b>	Yok
<b>Politik</b>	Yok	<b>Eğitimi</b>	Yok	<b>Hatıra</b>	Var
<b>Kimlik</b>	Yok			<b>Enderlik</b>	Var

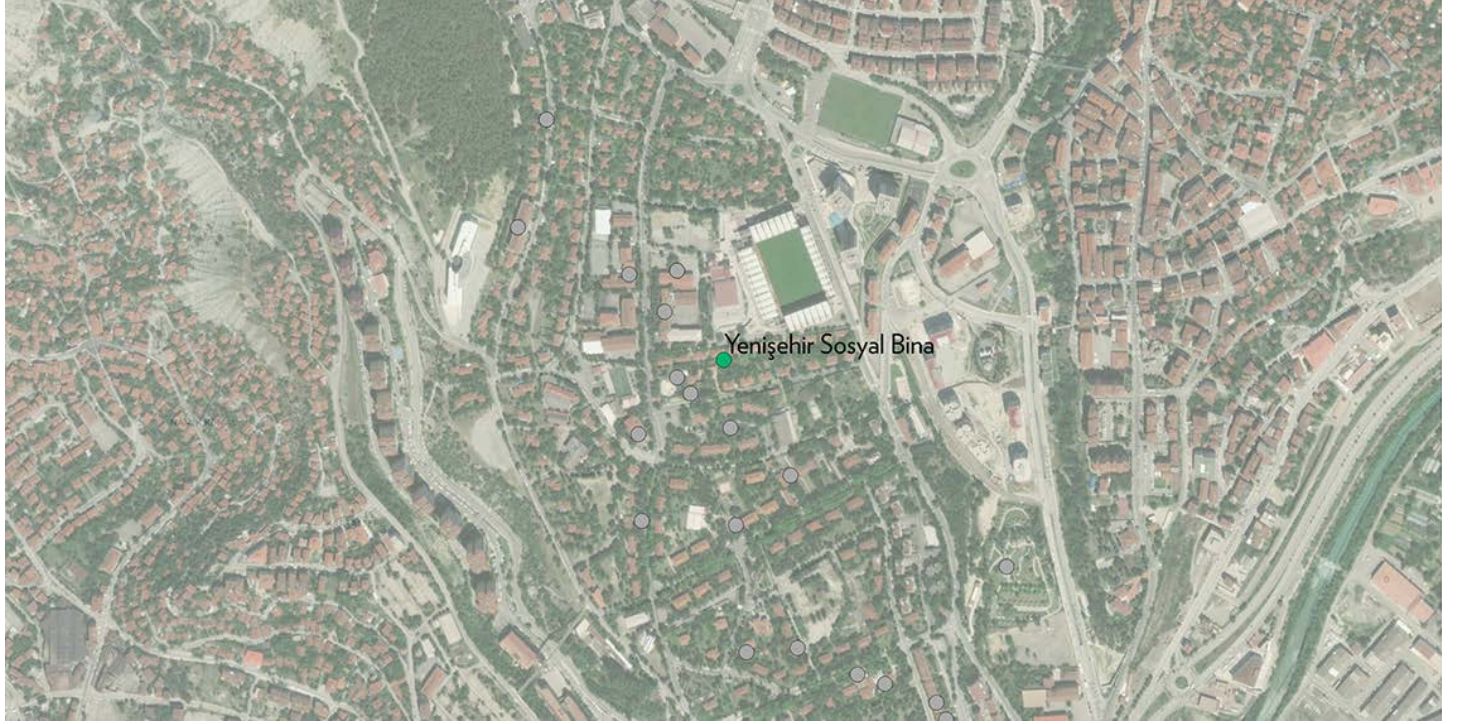
Ekonomik Değerler					
<b>İşlev</b>	Var	<b>Pazar</b>	Yok	<b>Yeniden Kullanım</b>	Var

# Yenişehir Sosyal Bina

Tarih  
Mayıs 2021

0172,Merkez,Karabük

<b>Yapım Yılı</b>	-	<b>Orijinal İşlevi</b>	Sosyal Tesis	<b>Üretim Alanı</b>	-
<b>Sahibi</b>	Kardemir	<b>Mevcut İşlevi</b>	Yok	<b>Ulaşım Sistemi</b>	-
<b>Kullanıcısı</b>	Kardemir	<b>Mimar</b>		<b>Sektörü</b>	-
<b>Yaptıran</b>	Sümerbank	<b>Taşıyıcı Sistem</b>	Betonarme	<b>Kapasitesi</b>	-
<b>İçerisindeki mekanik donatılar</b>	-				



## Değerlendirme

İç Değerler					
<b>Yaşı</b>	Var	<b>Tarihsellik</b>	Var	<b>Teknik/Estetik</b>	Var
<b>Orijinallik</b>	Var	<b>Tasarım</b>	Yok	<b>İnşaat Yönetimi</b>	Yok
<b>Malzeme</b>	Yok	<b>Belge</b>	Var	<b>Mekanik Donatılar</b>	Yok

Dış Değerler					
<b>Sosyokültürel</b>	Var	<b>Estetik</b>	Yok	<b>Sembolik</b>	Var
<b>Politik</b>	Var	<b>Eğitimi</b>	Var	<b>Hatıra</b>	Var
<b>Kimlik</b>	Var			<b>Enderlik</b>	Yok

Ekonomik Değerler					
<b>İşlev</b>	Var	<b>Pazar</b>	Var	<b>Yeniden Kullanım</b>	Var

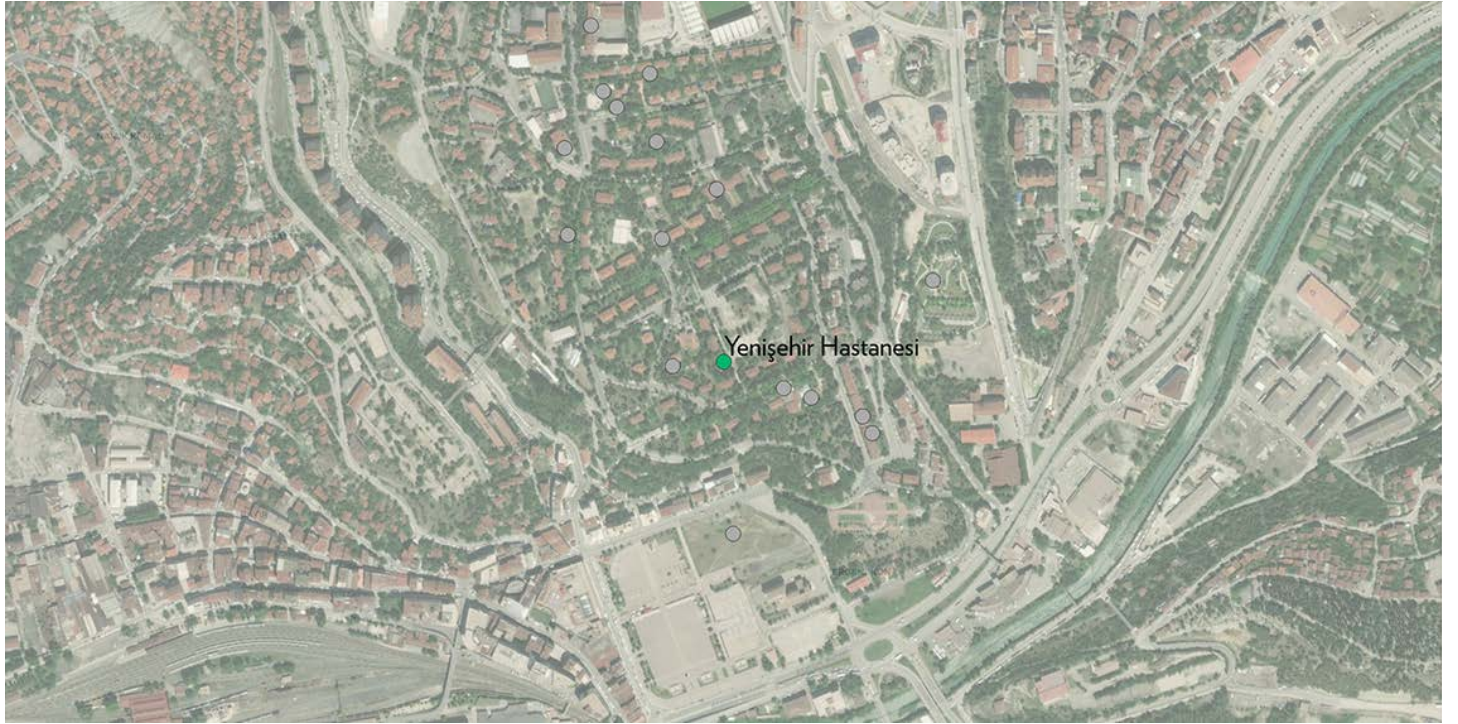


# Yenişehir Hastanesi

Tarih  
Mayıs 2021

0173,Merkez,Karabük

<b>Yapım Yılı</b>	-	<b>Orijinal İşlevi</b>	Sağlık Yapısı	<b>Üretim Alanı</b>	-
<b>Sahibi</b>	Kamru	<b>Mevcut İşlevi</b>	Sağlık Yapısı	<b>Ulaşım Sistemi</b>	-
<b>Kullanıcısı</b>	Kamru	<b>Mimar</b>		<b>Sektörü</b>	-
<b>Yaptıran</b>	Sümerbank	<b>Taşıyıcı Sistem</b>	Betonarme	<b>Kapasitesi</b>	-
<b>İçerisindeki mekanik donatılar</b>	-				



## Değerlendirme

		İç Değerler			
<b>Yaşı</b>	Var	<b>Tarihsellik</b>	Var	<b>Teknik/Estetik</b>	Var
<b>Orijinallik</b>	Var	<b>Tasarım</b>	Yok	<b>İnşaat Yönetimi</b>	Var
<b>Malzeme</b>	Yok	<b>Belge</b>	Var	<b>Mekanik Donatılar</b>	Yok

		Dış Değerler			
<b>Sosyokültürel</b>	Var	<b>Estetik</b>	Yok	<b>Sembolik</b>	Yok
<b>Politik</b>	Var	<b>Eğitimi</b>	Var	<b>Hatıra</b>	Var
<b>Kimlik</b>	Var			<b>Enderlik</b>	Yok

		Ekonomik Değerler			
<b>İşlev</b>	Var	<b>Pazar</b>	Var	<b>Yeniden Kullanım</b>	Var

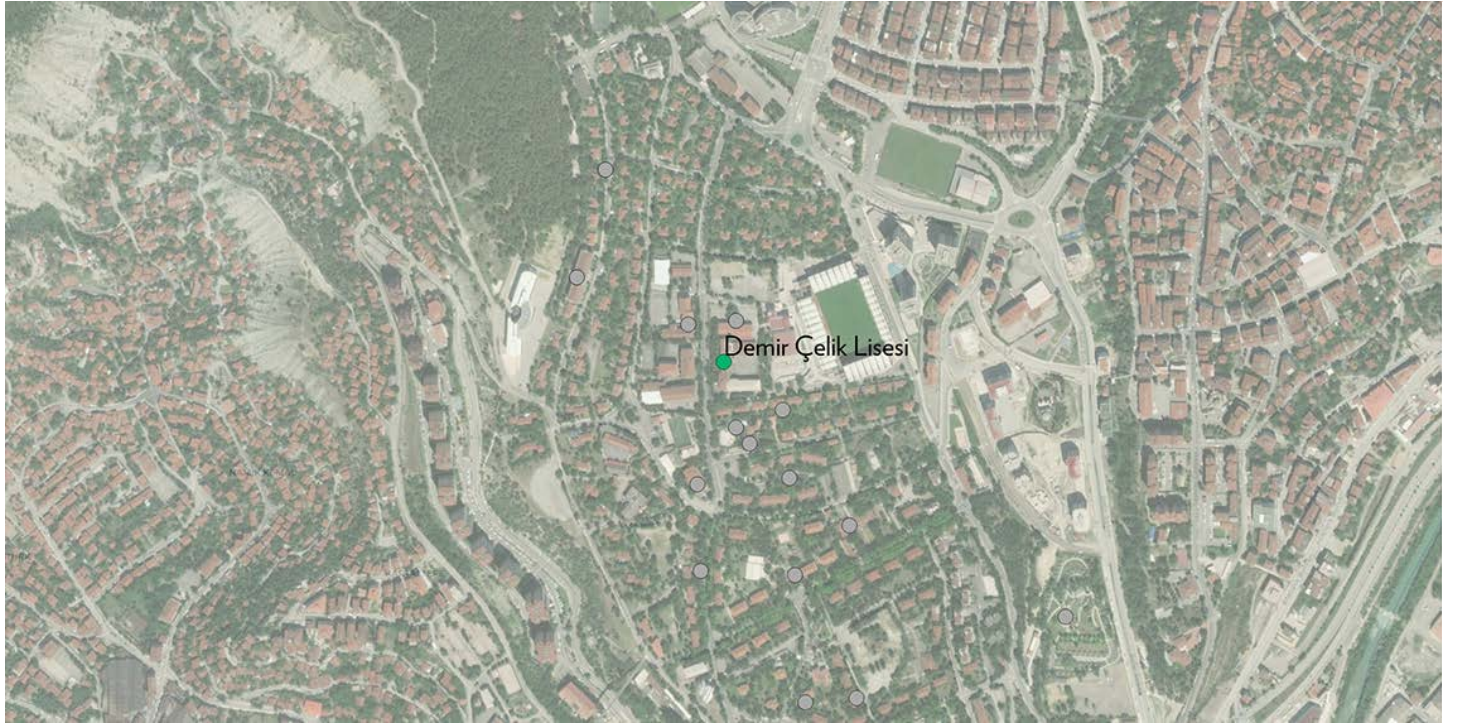


# Demir Çelik Lisesi

Tarih  
Mayıs 2021

0174,Merkez,Karabük

<b>Yapım Yılı</b>	1943	<b>Orijinal İşlevi</b>	Eğitim Yapısı	<b>Üretim Alanı</b>	-
<b>Sahibi</b>	Kamu	<b>Mevcut İşlevi</b>	Eğitim Yapısı	<b>Ulaşım Sistemi</b>	-
<b>Kullanıcısı</b>	Kamu	<b>Mimar</b>		<b>Sektörü</b>	-
<b>Yaptıran</b>	Sümerbank	<b>Taşıyıcı Sistem</b>	Betonarme	<b>Kapasitesi</b>	-
<b>İçerisindeki mekanik donatılar</b>	-				



## Değerlendirme

İç Değerler					
<b>Yaşı</b>	Yok	<b>Tarihsellik</b>	Yok	<b>Teknik/Estetik</b>	Var
<b>Orijinallik</b>	Var	<b>Tasarım</b>	Yok	<b>İnşaat Yönetimi</b>	Var
<b>Malzeme</b>	Yok	<b>Belge</b>	Var	<b>Mekanik Donatılar</b>	Yok

Dış Değerler					
<b>Sosyokültürel</b>	Var	<b>Estetik</b>	Yok	<b>Sembolik</b>	Yok
<b>Politik</b>	Yok	<b>Eğitimi</b>	Var	<b>Hatıra</b>	Var
<b>Kimlik</b>	Var			<b>Enderlik</b>	Yok

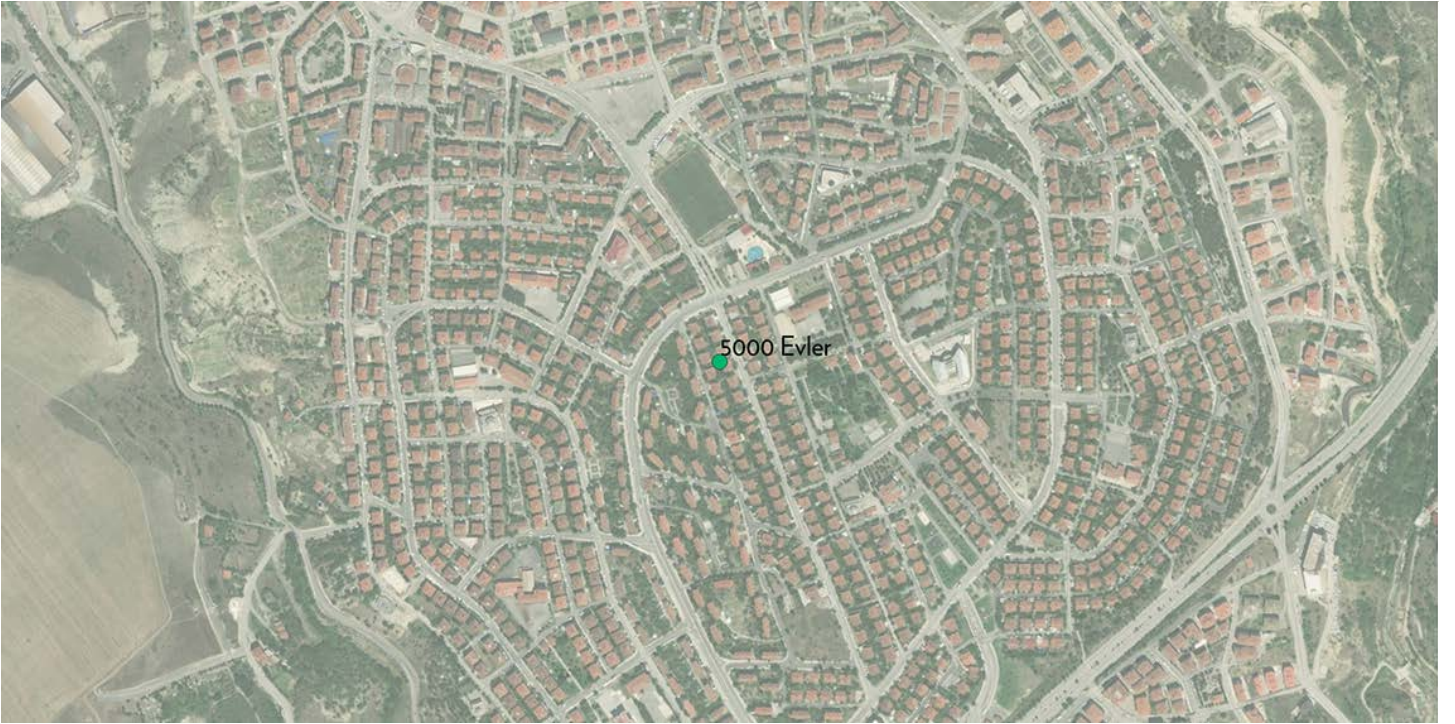
Ekonomik Değerler					
<b>İşlev</b>	Var	<b>Pazar</b>	Var	<b>Yeniden Kullanım</b>	Var

# 5000 Evler

Tarih  
Mayıs 2021

0175,Merkez,Karabük

<b>Yapım Yılı</b>	1969	<b>Orijinal İşlevi</b>	Konaklama	<b>Üretim Alanı</b>	-
<b>Sahibi</b>	Özel	<b>Mevcut İşlevi</b>	Konaklama	<b>Ulaşım Sistemi</b>	-
<b>Kullanıcısı</b>	Özel	<b>Mimar</b>		<b>Sektörü</b>	-
<b>Yaptıran</b>		<b>Taşıyıcı Sistem</b>	Betonarme	<b>Kapasitesi</b>	-
<b>İçerisindeki mekanik donatılar</b>	-				



## Değerlendirme

		İç Değerler			
<b>Yaşı</b>	Var	<b>Tarihsellik</b>	Yok	<b>Teknik/Estetik</b>	Yok
<b>Orijinallik</b>	Var	<b>Tasarım</b>	Yok	<b>İnşaat Yönetimi</b>	Var
<b>Malzeme</b>	Yok	<b>Belge</b>	Var	<b>Mekanik Donatılar</b>	Yok

		Dış Değerler			
<b>Sosyokültürel</b>	Var	<b>Estetik</b>	Yok	<b>Sembolik</b>	Yok
<b>Politik</b>	Yok	<b>Eğitim</b>	Var	<b>Hatıra</b>	Var
<b>Kimlik</b>	Var			<b>Enderlik</b>	Yok

		Ekonomik Değerler			
<b>İşlev</b>	Var	<b>Pazar</b>	Var	<b>Yeniden Kullanım</b>	Var

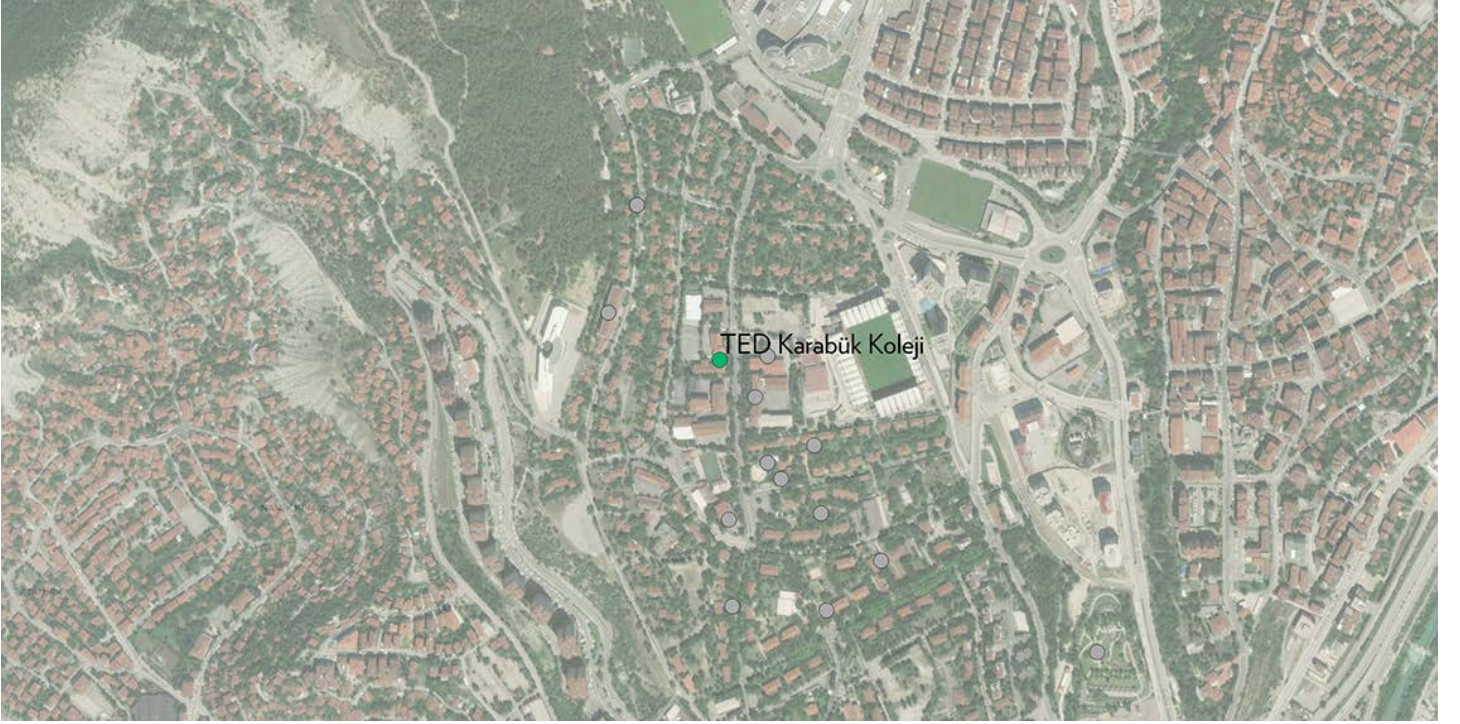


# TED Karabük Koleji

Tarih  
Mayıs 2021

0176,Merkez,Karabük

Yapım Yılı	1963	Orijinal İşlevi	Eğitim	Üretim Alanı	-
Sahibi	Özel	Mevcut İşlevi	Eğitim	Ulaşım Sistemi	-
Kullanıcısı	Özel	Mimar		Sektörü	-
Yaptıran		Taşıyıcı Sistem		Kapasitesi	
İçerisindeki mekanik donatılar					



## Değerlendirme

İç Değerler		
Yaşı	Tarihsellik	Teknik/Estetik
Orijinallik	Tasarım	İnşaat Yönetimi
Malzeme	Belge	Mekanik Donatılar

Dış Değerler		
Sosyokültürel	Estetik	Sembolik
Politik	Eğitim	Hatıra
Kimlik		Enderlik

Ekonomik Değerler		
İşlev	Pazar	Yeniden Kullanım





**BAKKA**

BATI KARADENİZ KALKINMA AJANSI  
WESTERN BLACK SEA DEVELOPMENT AGENCY

**TR81 Batı Karadeniz Bölgesi**

**Endüstri Mirası Öğelerinin Araştırılması**

**Mayıs 2021**

Güney Mah. Zonguldak Yolu Cad. No:36 67600 Kozlu / Zonguldak

ISBN: 978-605-70403-0-5

Kalkınma Ajansı Yayınları Bedelsizdir, Satılamaz